Supplemento straordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 250 del 24 ottobre 1988 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 24 ottobre 1988** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 8

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETO MINISTERIALE 15 gennaio 1986.

Approvazione del programma triennale 1985-87 di interventi sulla viabilità di grande comunicazione.

DECRETO MINISTERIALE 30 maggio 1986.

Approvazione del piano decennale 1987-96 della viabilità di grande comunicazione.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETO MINISTERIALE 15 gennaio 1986.

Approvazione del programma triennale 1985-87 di interventi sulla viabilità di grande comunicazione.

DECRETO MINISTERIALE 30 maggio 1986.

Approvazione del piano decennale 1987-96 della viabilità di grande comunicazione.

SOMMARIO

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETI E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETO 15 gennaio 1986.

Approvazione del programma triennale 1985-87 di interventi sulla viabilità di grande comunicazione.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 7 febbraio 1961, n. 59;

Vista la legge 21 aprile 1962, n. 181;

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 531;

Vista la legge 3 ottobre 1985, n. 526, contenente disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione e in particolare per la presentazione del Programma Triennale di interventi;

Viste le deliberazioni del CIPE in data 28 marzo e 19 dicembre 1985;

Visto il parere sullo schema di programma triennale reso dal consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. con voto n. 1098 dell'11 dicembre 1985;

Visti i pareri resi dalle competenti commissioni permanenti della Camera del Senato in data 9 gennaio 1986, ai sensi dell'art. 6, penultimo comma, della legge n. 526/85;

Visto il parere reso dal consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. sul programma triennale modificato e integrato a seguito delle indicazioni emerse dai pareri delle commissioni parlamentari di cui sopra;

Ritenuto che vadano accolte, quali parti integranti del programma triennale, le seguenti indicazioni a valere a livello procedurale di attuazione:

la possibilità di osmosi degli interventi all'interno dell'area di priorità e di inseribilità, nonché tra regione e regione, sulla base del tempo limite di ventiquattro mesi da oggi, salvo successivo reintegro delle quote di riparto regionale;

la possibilità di sostituzione degli interventi tra le aree di priorità e di inseribilità previa formale consultazione con le regioni;

il limite del 68 per cento quale massimo livello del contributo statale per le concessioni autostradali;

A termini delle vigenti disposizioni;

Decreta:

Art. 1.

È approvato e reso esecutivo il programma triennale di interventi sulla viabilità di grande comunicazione, formulato in base all'art. 6 della legge 3 ottobre 1985, n. 526, ed allegato al presente decreto di cui costituisce parte inscindibile ed integrante.

Roma, addì 15 gennaio 1986

Il Ministro: NICOLAZZI

Registrato alla Corte dei conti, addì 20 gennaio 1986
Registro 1 A.N.A.S., foglio 290

PROGRAMMA TRIENNALE DI INTERVENTI 1985-87

CAPITOLO 1

LA RETE STRADALE DI GRANDE COMUNICAZIONE

1.1 Il riferimento legislativo

Il presente lavoro deriva da quanto disposto all'art. 6 della Legge 3 ottobre 1985 n. 526 che recita testualmente:

"Nel quadro della politica generale dei trasporti, il Ministro dei Lavori Pubblici, Presidente dell'ANAS, sentito il Consiglio di Amministrazione, formula un Programma Triennale di interventi, sulla base del Piano Decennale di cui alla delibera CIPE del 28 marzo 1985, delle priorità indicate dalle Regioni e recepite nel Piano Decennale stesso, delle previsioni della Legge 12 agosto 1982 n. 531".

Per quanto concerne i criteri da seguire per la formulazione del Programma Triennale 1985-1987 lo stesso art. 6, in aggiunta a quanto richiamato a livello generale, indica le seguenti specificazioni:

- Completamento dei grandi itinerari di confine
- Completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari longitudinali del Paese
- Completamento per tronchi funzionali dei grandi itinerari trasversali del Paese
- Servizio delle grandi aree metropolitane nonchè delle relative infrastrutture portuali, aeroportuali ed intermodali
- Chiusura di maglie autostradali già esistenti, nonchè gli interventi necessari per ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali per la funzionalità della rete autostradale
- Completamento degli itinerari previsti dal Piano Stralcio di cui alla Legge 12 agosto 1982 n. 531 e già dichiarati prioritari
- Completamento di altri itinerari di grande rilevanza non definitivamente completati in sede di Programma Triennale 1979-1981 e successivi aggiornamenti.

L'iter procedurale del Programma Triennale 1985-'87 prevede da parte del Ministro dei Lavori Pubblici la trasmissione dello schema entro 60 giorni dall'entrata in vigore della Legge 3 ottobre 1985 n. 526, e pertanto tenuto conto della sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 241 in data di sabato 12 ottobre 1985, il termine di presentazione si fissa al 13 dicembre 1985.

Le competenti Commissioni Parlamentari hanno assegnato un termine di 30 giorni dalla trasmissione dello schema di Pro

gramma Triennale per l'espressione del parere. A seguito dell'acquisizione del parere delle Commissioni Parlamentari il Ministro dei Lavori Pubblici adotta il Programma Triennale, con decreto, sentito il Consiglio di Amministrazione.

Seguendo lo spirito e la lettera del Legislatore si ritiene assolutamente preliminare all'analisi dello schema propositivo di Programma Triennale una verifica mirata dello stato di attuazione dei precedenti Piani di intervento sulla grande viabilità nazionale, con particolare riferimento al Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione che costituisce il principale scenario di riferimento per le grandi opzioni programmatorie sulla rete primaria italiana.

1.2 Il Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione

In ottemperanza all'articolo 2 della Legge 12 agosto 1982 n. 531, il Ministro dei Lavori Pubblici, Presidente dell'ANAS ha approntato il Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione che è stato definitivamente varato da parte del Consiglio di Amministrazione ANAS con voto n. 312 del 10 aprile 1984.

In sede di esame definitivo della proposta di Piano Decennale il Consiglio di Amministrazione ANAS ha introdotto alcune specificazioni per quanto riguarda la definizione della rete di Grande Comunicazione, integrando e modificando i contenuti della prima classificazione indicata dal D.M. 20 luglio 1983 n. 2474. Ciò allo scopo di migliorare ed assestare il disegno di rete a seguito di precise richieste delle Regioni, generalmente motivate da fattori di ordine territoriale.

Sempre in sede di analisi del Piano Decennale il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS aveva perfezionato il criterio di

riparto dei fondi disponibili fra le Regioni, adottando una metodologia rigorosa di ponderazione della ventina di indicatori statistici assunti quali riferimento operativo. L'affinamento nella articolazione del riparto non ha comportato sostanziali modificazioni nelle percentuali attribuite ma ha, viceversa, sistematizzato la base metodologica.

Sempre in sede di Consiglio di Amministrazione dell'ANAS veniva ribadita la necessità di accertare per ogni investimento del Piano la redditività della spesa mediante il raffronto costi/benefici, seguendo la metodologia prevista dal "Manuale di valutazione dei progetti per la Pubblica Amministrazione italiana" e le "Istruzioni per la determinazione della redditività degli investimenti stradali" del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Fra le decisioni specifiche più significative del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS va ricordata la non accettazione delle richieste di deroga all'art. 18 bis della Legge 16 ottobre 1975 n. 492 avanzata da tre Regioni in ordine alla realizzazione della Autostrada Taranto-Metaponto-Sibari; ciò in base alla previsione di una scarsa redditività economica in rapporto ai traffici e alla contestuale decisione di procedere con priorità all'ammodernamento della S.S. n. 106 "Jonica" al fine di realizzare, senza soluzione di continuità, una superstrada di adeguato livello di servizio.

Il fabbisogno finanziario per l'attuazione del Piano Decennale veniva confermato in complessivi 32.550 miliardi di lire così articolato:

- Attuazione degli interventi di 1^ fascia inseriti nel Piano	L.	20.000	miliardi
- Interventi per autostrade ANAS	"	800	"
- Interventi ex art. 5 (per 5.000 miliardi) 65% a carico ANAS	"	3.250	"
- Completamento lavori in corso su strade statali non comprese nel Piano	"	500	"
- Deroghe richieste all'art. 18 bis della Legge 16.10.1975 n. 492 per complessivi 510 Km di autostrada in concessione	"	8.000	"

La proposta di Piano Decennale, integrata dalle modificazioni apportate in sede di voto del Consiglio di Amministrazione ANAS, veniva inviata, a norma del 4° comma art. 2 della Legge 531/82, al CIPE per la emissione del relativo parere.

A seguito di una lunga analisi istruttoria il CIPE, con deliberazione del 28 marzo 1985 (G.U. n. 101 del 20 aprile 1985) approvava il Piano Decennale "nelle sue linee generali metodologiche e programmatiche".

Per quanto concerne l'attuazione il CIPE raccomandava che il Piano dovesse risultare "organicamente inquadrato nel più va

sto Piano Generale dei Trasporti, con il quale dovrà armonicamente coordinarsi per uno sviluppo coerente dei trasporti sia sotto l'aspetto territoriale che sotto l'aspetto economico-reddituale".

Per quanto concerne inoltre l'articolazione del Piano Decennale in due fasce di interventi, concettualmente corrispondenti ad un ordine differente di priorità, il CIPE riteneva di dover ribadire l'essenza del Piano nella sua unitarietà secondo il seguente disposto.

"Tenuto conto delle dimensioni di spesa del Piano, al fine di renderlo compatibile con la complessiva situazione economica del Paese nonchè con le attuali capacità operative e con le esigenze di programmazione dell'ANAS, gli interventi da realizzare nel decennio vanno individuati nell'ambito delle opere incluse nella 1^ fascia del Piano stesso.

"In ogni caso le scelte di intervento dovranno discendere dalla verifica - da parte dell'ANAS - del loro grado di positività in termini di costi-benefici, sulla base della metodologia adottata dal nucleo di valutazione degli investimenti operante presso il Ministero del Bilancio e della Programmazione economica.

"Qualora interventi compresi nella 1^ fascia risultassero non idonei in termini di redditività, ovvero non realizzabili per motivi di ordine tecnico, ambientale, urbanistico, ovvero non coerenti con gli interventi previsti nel Piano Generale dei Trasporti, gli stessi potranno essere sostituiti da interventi appartenenti alla 2^ fascia. Tale osmosi dovrà attuarsi nel rispetto dei criteri di articolazione territoriale e di redditività già assunti come base di riferimento del Piano stesso."

Per quanto riguarda inoltre il settore delle autostrade in concessione la stessa delibera CIPE richiedeva al Ministro dei Lavori Pubblici di definire, anche sulla base degli elementi di conoscenza forniti dal Ministero delle partecipazioni statali nel quadro delle sue competenze in tema di vigilanza sulle aziende a partecipazione statale operanti nel settore, il quadro generale e completo degli interventi proposti sulla rete a pedaggio.

Su tale argomento è ritornato peraltro in sede legislativa lo stesso Parlamento che all'art. 1 della legge 3 ottobre 1985 n. 526 ha prorogato al 31 dicembre 1986 il termine per la presentazione, da parte dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, della relazione sulla situazione economico-finanziaria del settore autostradale, in vista dell'emanazione della legge di riordino del settore. Nello stesso articolo il Legislatore impone la cessazione dal 1° gennaio 1987 del Fondo Centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, decretando l'eliminazione del suo intervento a favore di società concessionarie per le quali siano riscontrate insufficienti coperture dell'indebitamento in essere,

salvo che per le inadempienze relative a prestiti garantiti dallo Stato con Istituti di credito esteri.

La esplicita richiesta del CIPE di un quadro specifico degli interventi nel settore delle autostrade, ha divaricato l'iter procedurale della spesa per la viabilità statale rispetto alla rete in concessione, in quanto per la prima ha definito in senso programmatorio metodologia e fabbisogni, mentre per la seconda la questione risulta ancora in istruttoria dopo l'adempimento del Ministro dei Lavori Pubblici con la trasmissione di un documento integrativo approvato con voto n. 768 del 13 settembre 1985 del Consiglio di Amministrazione della ANAS.

In ossequio alla sostanziale unitarietà indicata dal Legislatore nell'ambito della rete di grande comunicazione fra autostrade e strade statali, si ritiene di caratterizzare il presente schema di Programma triennale 1985-'87 attraverso la contestuale considerazione di investimenti ANAS e di concessionarie autostradali, pur nei limiti di quanto attualmente possibile in attesa della relazione dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro sull'intero settore autostradale di cui si è già ricordata la scadenza legislativa al 31 dicembre 1986.

1.3 La indicizzazione della spesa

I riferimenti di spesa inseriti nel Piano Decennale della viabilità di Grande Comunicazione, nella stesura approvata dal Consiglio di Amministrazione ANAS, erano fissati ai prezzi correnti dei lavori stradali al dicembre 1983; all'interno della parte esplicativa del Piano si sottolineava come per mantenere al medesimo un concreto riferimento attuativo, finalizzato alla realizzazione nei tempi previsti dal Legislatore di un efficiente armatura stradale della mobilità italiana, si dovesse nelle successive trasposizioni in finanziamenti progressivi considerare un procedimento di indicizzazione con adeguamento della spesa all'andamento inflattivo.

In sede di istruttoria del Piano Decennale gli organi del CIPE preferirono trasformare i contenuti economici degli investimenti programmati adottando non la lira ancorata al dicembre 1983, bensì la lira corrente. Ciò ha richiesto una rivalutazione dei costi stimati dal dicembre 1983 al marzo 1985 e successivamente di un tasso previsionale di inflazione futura nel decennio di validità del Piano.

Tab. 1.3.1 PIANO DECENNALE - VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE (Approvazione CIPE)

RIEPILOGO FABBISOGNO FINANZIARIO A . N . A . S .

A N N O	Stanziamenti	Appalti	Maggiori Fabbisogni	Revisione Prezzi
1 9 8 5	250	250	===	===
1 9 8 6	2.100	1.960	25,000	15,150
1 9 8 7	2.500	2.200	221,000	78,700
1 9 8 8	5.000	4.408	416,000	175,500
1 9 8 9	6.000	5.029	660,800	310,200
1 9 9 0	6.500	5.173	943,700	383,000
1 9 9 1	6.600	5.124	1.020,200	455,500
1 9 9 2	6.800	5.336	1.029,700	434,700
1 9 9 3	6.800	5.365	1.046,000	388,600
1 9 9 4	3.532	2.153	1.070,100	308,400
1 9 9 5	987	===	751,800	234,960
1 9 9 6	366	===	215,300	151,064
1 9 9 7	50	===	===	49,448
T O T A L E	47.485	36.998	7.399,600	2.985,222

Per valutare inoltre in forma sicuramente esaustiva l'entità del fabbisogno finanziario il CIPE considerò anche i maggiori impegni rispetto alla previsione originaria secondo i coefficienti di rito per le opere stradali, connessi alle presumibili variazioni in corso d'opera e al meccanismo di revisione prezzi fissato dalla legge.

A seguito di tali successivi affinamenti di carattere finanziario l'entità dei fabbisogni, per i soli interventi di competenza dell'ANAS - e quindi riferibili ai 24.550 miliardi indicati nel voto del Consiglio di amministrazione ANAS n. 312/84 - veniva stimato in lire 47.500 miliardi, come risulta dal VI comma del Deliberato CIPE pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.

Nella Tab. 1.3.1 si riporta la dinamica complessiva della spesa approvata dal CIPE secondo la modulazione temporale di oneri per appalti, maggiori fabbisogni e revisione prezzi, che in fase previsionale è risultata essere la più attendibile.

Poichè però il Programma triennale '85-'87 è stato dal Legislatore concettualmente impostato quale stralcio attuativo del Piano Decennale, risulta particolarmente importante per il quadro finanziario della proposta specifica la definizione almeno del tasso inflattivo programmato in base a cui il CIPE ha ritenuto di aggiustare la previsione mirata di spesa

nel prossimo decennio. Ciò anche allo scopo di potere esattamente quantificare i maggiori o minori fabbisogni effettivi in corso di attuazione del Piano rispetto alle previsioni originali.

Nella Tab. 1.3.2 si riporta la previsione inflattiva adottata per l'aggiornamento finanziario del Piano Decennale.

Tab. 1.3.2 TASSO CIPE - Inflazione programmata

ANNO DI RIFERIMENTO	TASSO (%)
1984	10
1985	7
1986	7
1987	7
1988	6
1989	6
1990	5
1991	5
1992	4
1993	4
1994	3
1995	3
1995	3
1996	3

1.4 L'assetto definitivo di rete

L'approvazione del CIPE consentiva di confermare implicitamente anche un aspetto saliente in ordine alla estensione della rete di Grande Comunicazione, accogliendo alcune modifiche al disegno inizialmente impostato con la promulgazione del D.M. 20 luglio 1983 n. 2474 che, avendo preceduto per dettato legislativo la stesura del Piano, non poteva avvalersi del coacervo di ulteriori informazioni e scenari territoriali successivamente scaturiti dal lavoro di Piano nel rapporto con le Regioni.

Una prima serie di modifiche alla rete classificata non comporta scostamenti significativi tra le varie attribuzioni chilometriche delle singole Regioni, risultando di norma la modifica limitata ad una sostituzione di direttrici già classificate con altre da classificare. In complesso, difatti, l'estesa chilometrica complessiva della rete di grande comunicazione passa, con questo primo adeguamento, da 22.832,4 Km previsti nel D.M. 2474 a 23.126 Km.

Una seconda serie di modificazioni alla rete normata dal D.M. 2474, riguarda segmenti aggiuntivi di rete che l'analisi del Piano Decennale ha dimostrato rispondere a reali necessità di completezza e organicità della maglia e a specifiche esigenze territoriali. Complessivamente, aggiungendosi tali segmenti integrativi, la configurazione della rete si sposta a 24.633,5 Km di grande comunicazione.

Per completezza di trattazione bisogna peraltro ricordare che non tutte le richieste aggiuntive delle Regioni sono state accolte sia dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS sia dal CIPE che ne ha confermato l'operato; in particolare non sono state inserite nella rete di grande comunicazione richieste formali di classificazione avanzate dalle Regioni per un'estesa complessiva di 2.051,9 Km. Si è difatti riconosciuto a tali arterie un ruolo non essenziale poichè non presentano, singolarmente e nel loro complesso, adeguate caratteristiche di integrazione e di chiusura di rete, definendo generalmente spezzoni di direttrici isolate e non connessioni di maglia viaria.

Finchè le competenti commissioni parlamentari non si esprimeranno nel senso di confermare oppure no tale impostazione restrittiva del Consiglio di amministrazione dell'ANAS, non sarà formalmente possibile proporre al Ministro dei Lavori Pubblici un nuovo decreto di classificazione della rete.

Ai fini, però, della presente proposta di programma triennale 1985-1987 si ritiene indispensabile riepilogare l'assetto definitivo della rete di grande comunicazione, come appare oggi più probabile alla luce di quanto deliberato nelle varie sedi competenti.

Nelle pagine successive si riportano le Tabelle, disaggregate per singola Regione indicanti la rete di grande comunicazione articolata in autostrade e strade statali. Si ricorda che il complesso della rete sul territorio nazionale risulterebbe di 24.633,5 Km secondo il riepilogo sinottico delle modifiche, sostitutive, integrative e aggiuntive apportate al D.M. n. 2474 del 20 luglio 1983. Modifiche tutte motivate dal lavoro istruttorio e conoscitivo del Piano Decennale.

Tab. 1.4.1

Regione: PIEMONTE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4 Torino - Trieste	99,154
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,600
A 5 Torino - Monte Bianco	56,365
A 6 Torino - Savona	92,335
A 7 Milano - Genova	41,445
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	99,418
A 26 Genova Voltri - Alessandria - Gravellona Toce	171,580
A 26/7 Diramazione Predosa - Bettole	17,000
A 26/4 Diramazione Stroppiana - Santhià	30,700
— Diramazione Gattico - Sesto Calende	13,000
A Torino - Bardonecchia	72,900
A Sistema tangenziale di Torino	57,200
-- Raccordo Torino - Caselle e dir. Lombardore	22,245
-- Traforo del Frejus	12,800
	809,742

Tab. 1.4.1

Regione: PIEMONTE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
11 Padana Superiore	18,509
20 del Colle di Tenda e di Valle Roja	38,457
21 della Maddalena	59,708
24 del Monginevro	16,140
25 del Moncenisio	18,280
28 del Colle di Nava	41,777
28 dir. del Colle di Nava	4,110
29 del Colle di Cadibona	105,982
30 di Val Bormida	42,561
31 bis del Monferrato	42,399
32 Ticinese	17,100
32 dir. Ticinese	10,300
33 del Sempione	52,368
34 del Lago Maggiore	37,752
142 Biellese	43,860
143 Vercellese	23,435
229 del Lago d'Orta	60,489
231 di Santa Vittoria	74,000
338 di Mongrado	7,953
419 della Serra	15,840

Tab. 1.4.1

Regione: PIEMONTE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
456	del Turchino	46,231
457	di Moncalvo	38,825
458	di Casalborgone	45,329
564	di Monregalese	22,800
565	di Castellamonte	18,500
582	del Colle di San Bernardo	15,673
589	dei Laghi di Avigliana	76,375
590	della Val Cerrina	5,370
596 dir.	dei Cairoli	7,382
--	Collegamento Acqui - Predosa (A26)	12,212
--	Pedemontana	41,560
S.P.	TO Piossasco - Tang. di Torino	13,700
		1.074,977
	TOTALE	1.884,719

Tab. 1.4.2

Regione: VALLE D'AOSTA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 5	Torino - Monte Bianco	86,535
--	Traforo del Monte Bianco	11,600
--	Traforo del Gran San Bernardo	16,300
		114,435
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
26	della Valle d'Aosta	56,204
26 dir.	della Valle d'Aosta	10,474
27	del Gran San Bernardo	20,800
		87,478
	TOTALE	201,913

Tab. 1.4.3

Regione: LOMBARDIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	55,200
A 4	Torino - Trieste	158,074
A 7	Milano - Genova	52,755
A 8	Milano - Varese	45,300
A 8 dir.	Gallarate - Sesto Calende	10,600
A 9	Lainate (MI) - Como - Chiasso	32,400
A 21	Torino - Piacenza - Brescia	91,487
A 22	Brennero - Modena	37,727
A	Tangenziale Ovest di Milano	35,000
A	Tangenziale Est di Milano	34,300
--	Raccordo Pavia - Bereguardo	9,855
		562,698
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
9	Via Emilia	9,545
10	Padana Inferiore	83,256
33	del Sempione	0,968

Tab. 1.4.3

Regione: LOMBARDIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
35	dei Giovi	27,968
36	del Lago di Como e dello Spluga	108,900
37	del Maloja	10,012
38	dello Stelvio	124,306
38 dir/a e dir/b	dello Stelvio	1,920
39	del Passo di Aprica	29,080
42	del Tonale e della Mendola	123,396
45 bis.	Gardesana Occidentale	22,942
233	Varesina	23,401
234	Codognese	66,745
235	di Orzinuovi	21,800
236	Goitese	60,283
237	del Caffaro	24,465
301	del Foscagno	37,087
336	dell'aeroporto della Malpensa	15,500
340	Regina	52,577
340 dir.	Regina	29,258
342	Briantea	84,000
343	Asolana	0,530
394	del Verbano Orientale	17,255
415	Paullese	71,792

Tab. 1.4.3.

Regione : LOMBARDIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
420	SABBIONETANA	36,164
494	VIGEVANESE	37,175
510	SEBINA OCCIDENTALE	48,771
527	BUSTESE	28,200
567	del Benaco	8,340
591	Cremasca	66,563
596	dei Cairoli	32,130
596 dir.	dei Cairoli	12,560
617	Bronese	13,600
639	dei Laghi di Pusiano e Garlate	23,777
S.P.	MI Nuova Vigevanese	9,300
S.P.	MI Nuova Valassina	21,000
S.P.	CO Nuova Valassina	12,000
S.P.	VA del Gaggiolo	6,200
S.P.	VA di Valcuvia	20,000
S.P.	VA Gemonio - Somma L.aerop.Malpensa	30,500
S.P.	BS Tormini (S.S.45 bis) - Barghe (S.S. 237)	15,700
S.P.	Milano - Meda	15,000
S.P.	di Livigno	11,800
		1.495,766
	TOTALE	2.058,464

Tab. 1.4.4

Regione : TRENTINO ALTO-ADIGE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	186,479
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	110,128
38	dello Stelvio	99,984
40	del Passo di Resia	31,328
41	di Val Monastero	9,370
42	del Tonale e della Mendola	41,434
43	della Val di Non	30,650
44	del passo di Giovo	20,500
44 bis	Passo del Rombo	29,515
45 bis	Gardesana Occidentale	40,846
47	della Valsugana	57,100
48	delle Dolomiti	76,290
49	della Pusteria	71,062
50	del Grappa e del Passo Rolle	54,713
51	di Alemagna	15,550
237	del Caffaro	53,970
239	di Campiglio	47,605

Tab. 1.4.4

Regione: TRENTINO ALTO-ADIGE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
240	di Loppio e Val di Ledro	19,645
349	di Val d'Assa e Pedemontana Costo	25,920
350	di Folgaria e di Val d'Astico	8,007
S.P.	BZ Prato allo Stelvio - Glorenza S.S. 41	7,000
		850,617
	TOTALE	1.037,096

Tab. 1.4.4 a)

Regione: TRENTINO ALTO-ADIGE, provincia di Bolzano

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	116,363
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	35,015
38	dello Stelvio	99,984
40	del Passo di Resia	31,328
41	di Val Monastero	9,370
44	del Passo di Giovo	20,500
44 bis	Passo del Rombo	29,515
48	delle Dolomiti	16,430
49	della Pusteria	71,062
51	di Alemagna	15,550
S.P.	BZ Prato allo Stelvio - Grorenza S.S. 41	7,000
		335,754
	TOTALE	452,117

Tab. 1.4.4 b)

Regione: TRENTINO ALTO-ADIGE, provincia di Trento

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	70,116
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	75,113
42	del Tonale e della Mendola	41,434
43	della Val di Non	30,650
45 bis	Gardesana Occidentale	40,846
47	della Valsugana	57,100
48	delle Dolomiti	59,860
50	del Grappa e del Passo Rolle	54,713
237	del Caffaro	53,970
239	di Campiglio	47,605
240	di Loppio e Val di Ledro	19,645
349	di Val d'Assa e Pedemontana Costo	25,920
350	di Folgaria e di Val d'Astico	8,007
		514,863
	T O T A L E	584,979

Tab. 1.4.5

Regione: VENETO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4	Torino - Trieste	200,519
A 13	Bologna - Padova	79,596
A 22	Brennero - Modena	60,119
A 27	Mestre - Vittorio Veneto - Pian di Vedoia	81,400
A 28	Portogruaro - Pordenone - Conegliano	22,800
A 31	Vicenza - Piovene - Rocchette	36,400
A	Tangenziale Ovest di Mestre	9,100
		489,934
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
10	Padana Inferiore	28,525
11	Padana Superiore	5,262
12	dell'Abetone e del Brennero	41,572
13	Pontebbana	63,297
16	Adriatica	69,514
47	della Valsugana	36,677
48	delle Dolomiti	45,460
50	del Grappa e del Passo Rolle	61,300

Tab. 1.4.5

Regione: VENETO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
50 bis.	del Grappa e del Passo Rolle	13,279
51	di Alemagna	74,300
245	Castellana	50,100
248	Schiavonesca - Marosticana	79,950
251	della Val di Zoldo e Vál Cellina	3,449
307	del Santo	26,410
309	Romea	26,165
348	Feltrina	20,700
350	di Folgaria e di Val d'Astico	29,893
434	Legnanese	32,000
443	di Adria	22,000
495	di Codigoro	15,400
516	Piovese	9,186
--	Collegamento A 4 - aerop. Marco Polo	6,000
--	Superstrada Transpolesana	44,000
S.P.	(PD e VE) Passo della Fogolana - Cavarzese	13,800
S.P.	RO Adria - Rosolina	14,800
S.P.	Resana - Nogare	24,500
S.P.	VE San Donà - Jesolo Lido	20,000
S.P.	VE Portogruaro - Caorle Lido	26,600

Tab. 1.4.5

Regione: VENETO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
	904,139
T O T A L E	1.394,073

Tab. 1.4.6

Regione: FRIULI-VENEZIA GIULIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4	Torino - Trieste	58,953
A 23	Palmanova - Udine - Tarvisio	120,100
A 28	Portoguaro - Pordenone - Conegliano	26,400
--	Prolungamento A 4	34,295
--	Padriciano - Pese (valico con la Jugoslavia)	4,800
--	Lacotisce - Rebuiese (valico con la Jugoslavia)	4,500
--	Villesse - Gorizia - S.Andrea (valico con la Jugoslavia)	17,100
--	Cimpello - Piandipan	4,240
		270,388
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
13	Pontebbana	165,514
14	racc. della Venezia Giulia	1,955
52	Carnica	12,016
52 bis.	Carnica	32,875
54	del Friuli	57,378
56	di Gorizia	37,808
251	della Val di Zoldo e Val Cellina	71,435

Tab. 1.4.6

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
252	di Palmanova	25,385
351	Cervignano	3,900
352	di Grado	26,087
463	del Tagliamento	22,875
464	di Spilimbergo	44,850
--	Collegamento S.S. 56 - S.S. 13	10,000
--	Raccordo A 4 - aeroporto di Ronchi dei Legionari	5,000
		517,078
	T O T A L E	787,466

Tab. 1.4.7

R e g i o n e : LIGURIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 6	Torino - Savona	39,965
A 7	Milano - Genova	40,300
A 10	Ponte S.Luigi - Ventimiglia - Genova	158,700
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	108,496
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	2,486
A 26	Genova Voltri - Alessandria - Gravellona Toce	26,720
A	Fornola - La Spezia	6,900
--	Collegamento S.S. 1 con la Francia	3,500
		387,067
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	308,385
20	del Colle di Tenda e di Valle Roja	17,068
28	del Colle di Nava	46,515
29	del Colle di Cadibona	28,018
45	Val di Trebbia	61,720
330	di Buonviaggio	10,680

Tab. 1.4.7

R e g i o n e : LIGURIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
449	di Diano Marina	3,796
582	del Colle di San Bernardo	22,102
		498,284
	T O T A L E	885,351

Tab. 1.4.8

Regione: EMILIA - ROMAGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	186,237
A 13	Bologna - Padova	47,704
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,593
A 14 dir.	Diramazione di Ravenna	29,800
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	56,168
A 21	Torino - Piacenza - Brescia	50,595
A 21 dir.	Diram. per Fiorenzuola d'Arda	12,000
A 22	Brennero - Modena	29,675
--	Raccordo Tangenziale Nord - Bologna	23,701
--	Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,000
		608,473
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
9	Via Emilia	263,000
12	dell'Abetone e del Brennero	90,750
16	Adriatica	153,896
45	di Val di Trebbia	79,442
63	del Valico del Cerreto	72,027

Tab. 1.4.8

Regione: EMILIA - ROMAGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
64	Porrettana	68,418
67	Tosco Romagnola	90,115
72	di San Marino	10,654
255	di San Matteo Decima	64,663
343	Asolana	23,170
468	di Correggio	38,490
495	di Codigoro	16,007
S.G.C.	E 45	90,073
--	Collegamento Codigoro - Alfonsine (S.S. 16))	40,000
		1.100,705
	T O T A L E	1.709,178

Tab. 1.4.9

Regione: TOSCANA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	176,263
A 11	Firenze - Lucca - Pisa Nord (Fi - Mare)	81,700
A 11/12	Lucca - Viareggio	20,800
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	252,737
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	42,346
--	Raccordo Siena - Firenze	56,360
--	Raccordo Bettolle - Perugia	19,100
--	Raccordo Arezzo - Battifolle	10,600
--	Raccordo di Pistoia	7,800
--	Raccordo Rapolano - Bettolle - Siena - - Bettolle	23,300
		691,006
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	265,973
2	Via Cassia	83,905
12	dell'Abetone e del Brennero	77,231
12 radd.	dell'Abetone e del Brennero	12,525

Tab. 1.4.9

Regione: TOSCANA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
63	del Valico del Cerreto	35,691
64	Porrettana	31,110
67	Tosco Romagnola	58,562
68	di Val Cecina	71,465
74	Maremmana	62,800
429	di Val d'Elsa	31,600
435	Lucchese	15,195
436	Francesca	24,065
439	Sarzanese Valdera	143,650
445	della Garfagnana	71,169
--	Collegamento Ponte Elsa (S.S. 67) - Fucecchio (S.S. 436)	13,300
S.G.C.	E 45	32,823
S.G.C.	Grosseto - Fano	138,594
S.G.C.	Firenze - Pisa - Livorno	97,499
		1.267,157
	T O T A L E	1.958,163

Tab. 1.4.10

Regione: UMBRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	55,820
--	Raccordo Bettolle - Perugia	40,954
--	Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Rieti	40,803
		137,577
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
3	Via Flaminia	116,213
71	Umbro Casentinese Romagnola	12,794
74	Maremmana	10,566
75	Centrale Umbra	25,486
77	della Valle di Chienti	26,000
209	Valnerina	23,530
219	di Gubbio e Pian d'Assino	44,780
318	Valfabbrica	28,819
320	di Cascia	10,790
396	di Norcia	6,320
452	della Contessa	12,000
S.G.C. E 45		160,773

Tab. 1.4.10

Regione: UMBRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
		478,071
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
--	Strada Forche Canapine	14,000
--	Strada delle Tre Valli	29,145
--	S.P. Branca - Schifanoia	7,260
		50,405
	T O T A L E	666,053

Tab. 1.4.11

Regione: MARCHE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	167,090
--	Raccordo Tolentino - Civitanova	34,760
--	Raccordo Ascoli Piceno - Porto d'Ascoli	26,300
		228,150
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
3	Via Flaminia	65,210
4	Via Salaria	40,850
16	Adriatica	168,433
76	della Val d'Esino	78,087
77	della Val di Chienti	44,705
78	Picena	78,713
81	Picena Aprutina	11,498
209	Valnerina	26,290
S.G.C.	Grosseto - Fano	65,220
		579,006

Tab. 1.4.11

Regione: MARCHE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
--	Strada Forche Canapine	3,000
--	Raccordo S.S. 16 - Porto di Ancona	10,435
		13,435
	TOTALE	820,591

Tab. 1.4.12

Regione: LAZIO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	79,480
A	Collegamento A 1 - A 24 - A 2	45,700
A 2	Roma - Napoli	122,605
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	115,067
A 24	Roma - L'Aquila - Teramo	63,990
A 25	Torano - Pescara	2,671
G.R.A.	Grande Raccordo Anulare di Roma	68,200
--	Raccordo Roma - A.S. Roma/Civitavecchia	14,300
--	Diramazione per Fiumicino	4,200
--	Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Rieti	100,139
		616,352
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	122,972
2	Via Cassia	117,612
2 bis	Via Cassia bis	13,500
4	Via Salaria	162,350
7	Via Appia	68,700

Tab. 1.4.12

Regione: LAZIO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7 dir./b	Via Appia	5,496
74	Maremmana	18,354
148	Pontina	114,652
156	dei Monti Lepini	55,780
630	Ausonia	34,800
S.G.C.	E 45	4,973
S.S.V.	Avezzano - Cassino	80,000
S.S.V.	Rieti - Torano	56,500
S. strada	Frosinone - Sora	20,000
--	Diramazione S.S. 7 - Porto di Gaeta	10,000
		885,689
	TOTALE	1.502,041

Tab. 1.4.13

Regione: ABRUZZI

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	141,897
A 24	Roma - L'Aquila - Teramo	110,310
A 25	Torano - Pescara	112,229
--	Raccordo Pescara - A 25	20,000
		384,436
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
5	Tiburtina	2,860
16	Adriatica	132,757
17	dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	135,677
80	del Gran Sasso d'Italia	22,058
81	Picena Aprutina	23,478
82	della Valle del Liri	47,774
83	Strada Fondo Valle Castelsangro	76,050
153	del Tirino	23,800
158	della Valle del Volturno	7,228
		471,682

Tab. 1.4.13

Regione: ABRUZZI

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
--	Strada di Fondo Valle Trigno	37,100
S.S.V.	di Val di Sangro	78,733
		115,833
	TOTALE	971,951

Tab. 1.4.14

Regione: MOLISE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	36,135
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
16	Adriatica	35,277
17	dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	63,865
85	Venafrana	35,100
87	Sannitica	72,650
158	della Valle del Volturno	32,622
212	della Val Fortore	21,790
376	dei Tre Titoli	33,400
627	della Vandra	30,603
645	Fondo Valle del Tappino	29,808
--	Raccordo Campobasso - Strada Fondo Valle Biferno	12,200
		367,315
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
--	Strada Fondo Valle Trigno	42,500
S.S.V.	del Biferno	76,200

Tab. 1.4.14

Regione: MOLISE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
		118,700
	TOTALE	522,150

Tab. 1.4.15

Regione: CAMPANIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 2	Roma - Napoli	79,395
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria	171,088
A 16	Napoli - Canosa	115,184
A 30	Caserta - Nola - Salerno	55,300
A	Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,200
--	Raccordo Salerno - Avellino	30,441
--	Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,645
--	Raccordo di Benevento	12,745
		498,998
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7	Via Appia	86,298
7	quater Domiziana	38,800
18	Tirrena Inferiore	147,308
85	Venafrana	8,000
87	Sannitica	12,370

Tab. 1.4.15

Regione: CAMPANIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
88	dei Due Principati	66,500
90	delle Puglie	10,600
90 bis	delle Puglie	45,030
166	degli Alburni	67,210
212	della Val Fortore	58,510
268	del Vesuvio	25,800
--	Circonvallazione di Napoli (integrazione)	20,000
--	Raccordo S.S. 268 - A 3	10,000
--	Variante di Caserta (Inn. S.S. 7 al Km 200 + 086 e 220 + 500)	20,000
--	Raccordo (Ischitella Lido - Tangenziale di Napoli)	18,000
--	Raccordo S.S. 7 quater (Castel Volturno) - S.S. 7 bis (Nola)	55,000
--	Dir. Casaluce - S.S. 265	15,000
		704,426

Tab. 1.4.15

Regione: CAMPANIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
III) STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
-- Circonvallazione di Napoli	33,700
TOTALE	1.237,124

Tab. 1.4.16

Regione: PUGLIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	283,885
A 16 Napoli - Canosa	57,116
	341,001
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7 Via Appia	49,145
16 Adriatica	345,401
16 Ter. Adriatica	22,885
17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	62,621
89 Garganica	137,190
90 delle Puglie	37,880
93 Appulo Lucana	24,020
96 Barese	63,200
98 Andriese Coratina	81,658
101 Salentina di Gallipoli	37,800
106 Jonica	39,545
106 dir. Jonica	6,775
275 di S. Maria di Leuca	38,892

Tab. 1.4.16

Regione: PUGLIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
376	dei Tre Titoli	7,170
379	Egnazia e delle Terme di Torre Canne	52,200
613	Brindisi - Lecce	34,100
		1.040,482
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
S.S.V.	Foggia - Melfi	36,000
S.S.V.	Poggio Imperiale - Rodi Garganico	50,000
S.S.V.	Grottaglie - Taranto	18,000
		104,000
	T O T A L E	1.485,483

Tab. 1.4.17

Regione: BASILICATA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria	29,224
--	Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,283
--	Raccordo A 3 - Brienza	13,200
		73,707
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7	Via Appia	20,630
18	Tirrena Inferiore	23,062
92	dell'Appennino Meridionale	7,500
95	di Brienza	30,000
96 bis	Barese	26,467
103	di Val d'Agri	11,000
106	Jonica	37,035
407	Basentana	109,300
481	della Valle del Ferro	14,300
585	Fondo Valle del Noce	32,273
--	Collegamento A 3 - S.S. 585	16,000
--	Collegamento S.S. 96 bis - S.S. 96	15,000
--	Itinerario Matera - Ferrandina	26,000

Tab. 1.4.17

Regione: BASILICATA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
--	Itinerario Pisticci Scalo - Pollino	45,000
		413,567
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
S.S.V.	Foggia - Melfi	11,500
S.S.V.	Fondo Valle Agri	130,000
S.S.V.	Fondo Valle Sinni	82,000
--	Collegamento Latronico - Moliterno	34,000
--	Nuovo itinerario Melfi - Potenza	52,200
		309,700
	T O T A L E	796,974

Tab. 1.4.18

Regione: CALABRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria	294,688
--	Raccordo di Reggio Calabria	5,512
--	Raccordo Autostradale dei Due Mari	25,600
		325,800
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
18	Tirrena Inferiore	291,462
19	delle Calabrie	8,127
19 bis	delle Calabrie	5,400
106	Jonica	415,180
109	della Piccola Sila	14,140
109 bis	della Piccola Sila	10,500
179	del Lago Ampollino	15,166
179 dir.	del Lago Ampollino	27,460
280 racc.	dei due Mari	3,165
281	del passo di Liminai	58,050
481	della Valle del Ferro	34,250
534	di Gammarota e degli Stompi	12,200
S.G.C.	Paola - Cosenza - Camigliatello -	

Tab. 1.4.18

Regione: CALABRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
(S.G.C.)	Crotone	181,265
--	Raccordo A 3 (Svincolo di Lamezia Terme) - aeroporto di Lamezia	1,000
--	Raccordo Martelletto di Settingiano - S.S. 106 (presso cimitero di Catanzaro Lido)	11,200
--	Collegamento S.S. 179 - S.G.C. Paola/Crotone presso S.Giovanni in Fiore	16,600
--	Tangenziale ANAS Catanzaro - Pontegrande	4,000
		1.109,165
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
--	Strada delle Terme	52,477
--	Trasversale delle Serre	75,000
		127,477
	T O T A L E	1.562,442

Tab. 1.4.19

Regione: SICILIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 18	Messina - Catania	86,600
A 18 dir.	Catania Nord - Catania Centro	3,700
A 19	Palermo - Catania Sud	193,800
A 20	Messina - Palermo	180,600
A 29	Palermo - Mazara del Vallo e racc. Punta Raisi	119,000
A 29 dir.	Alcamo - Trapani (dir.Birgi)	47,400
A	Siracusa - Gela	115,000
--	Raccordo Enna - Caltanissetta	9,000
--	Circonvallazione Catania	21,900
--	Tangenziale di Catania	14,300
		791,300
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
114	Orientale Sicula	155,785
115	Sud Occidentale Sicula	384,743
117	Centrale Sicula	70,156
117 bis	Centrale Sicula	46,076
121	Catanese	50,828
122	Agrigentina	3,050
122 bis	Agrigentina	3,300

Tab. 1.4.19

Regione: SICILIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
124	Siracusana	42,700
189	della Valle dei Platani	68,500
193	di Augusta	9,550
194	Ragusana	46,058
417	di Caltagirone	70,200
514	di Chiaromonte	35,522
640	di Porto Empedocle	66,000
		1.052,468
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
S.S.V.	Palermo - Sciacca	90,040
S.S.V.	Catania - Pozzallo (RG - Pozzallo)	40,650
S.S.V.	Nord - Sud (Leonforte - P.Armerina)	58,750
S.S.V.	Caltanissetta - Gela	66,113
S.S.V.	Licata - Torrente Braemi	39,100
		294,653
	T O T A L E	2.138,421

Tab. 1.4.20

Regione: SARDEGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
125	Orientale Sarda	234,062
126	Sud Occidentale Sarda	30,068
127	Settentrionale Sarda	14,898
130	Iglesiente	53,020
131	Carlo Felice	229,230
131	dir/centr. Nuorese	107,000
133	di Palau	5,450
133 bis	di Palau	17,434
195	Sulcitana	97,463
198	di Seui e Lanusei	22,530
199	di Monti	35,500
291	della Nurra	32,540
389	di Buddusò e del Correboi	78,084
391	di Elmas	1,000
554	Cagliaritana	13,634
597	di Logudoro	41,986
		1.013,899
	T O T A L E	1.013,899

CAPITOLO 2

IL PIANO TRIENNALE ANAS 1979 - 1981

2.1 L'avvio del Piano Triennale

La cronica e accresciuta inadeguatezza delle risorse ordinarie del bilancio ANAS ha richiesto già dalla fine degli anni '70 di procedere con interventi legislativi a carattere straordinario per tutti i nuovi programmi costruttivi o comunque per gli impegni di spesa eccedenti la modesta dimensioni finanziaria delle partite correnti.

Se da un lato tale opzione del Parlamento è risultata più volte contingibile e urgente per far fronte ai fabbisogni pregressi della viabilità ordinaria, d'altro canto ha impegnato l'ANAS ad articolare il proprio intervento in chiave programmatoria di modulazione temporale della spesa e di finalizzazione mirata ad un disegno inizialmente di direttrice, e più recentemente di rete. Tale logica ha trovato precisa conferma nella Legge 531/82 dove il Legislatore ha inteso attribuire un respiro addirittura decennale alla pianificazione degli interventi sulla rete stradale primaria del Paese.

La Legge 21 dicembre 1978 n. 843 ha impegnato l'ANAS ad attuare un programma costruttivo nel triennio 1979-'81 - correntemente definito Piano Triennale 1979-'81 - autorizzando l'Azienda a contrarre mutui fino al complessivo ammontare di 2.500 miliardi. Secondo le previsioni il Piano doveva concludere la fase degli appalti nel 1981 ed esaurire i lavori nel 1984.

Nonostante l'impegno dell'ANAS la realizzazione del Piano Triennale è ancora in corso, sia pure nella fase terminale, per una serie di difficoltà non riconducibili all'Azienda, ma derivanti essenzialmente dalla laboriosità delle procedure di approvazione dei progetti e delle successive fasi di gara, di adempimenti antimafia e di recentissime disposizioni legislative di tutela ambientale. Alla difficoltà di ottenere in tempi ragionevoli le 14 autorizzazioni ed intese in sede progettuale si è poi aggiunta in itinere una conflittualità esasperata da parte di Enti locali, di Associazioni protezionistiche e naturalistiche, di privati espropriandi e di comitati variamente motivati; donde la necessità di aggiornare e modificare a più riprese i progetti originari.

L'andamento inflattivo ha inoltre pesantemento inciso sulle previsioni originarie del 1978 per 2.500 miliardi: l'aggiornamento a fine 1984 ha comportato la ridefinizione dell'onere complessivo di attuazione del Piano Triennale a 5.850 miliardi, sia pure integrato di alcuni nuovi interventi originariamente non previsti.

Tenendo conto dei dati forniti dagli Uffici periferici della ANAS e dell'adeguamento operato sui progetti in corso è stato predisposto un riepilogo della situazione finanziaria al febbraio '85 riportata nel quadro sinottico di Tab. 2.1.1, dal quale risultava che rispetto alla spesa di 2.500 miliardi di lire prevista a prezzi correnti 1978 il fabbisogno finanziario ascendeva a oltre 5.500 miliardi di lire per l'attuazione del Piano triennale.

A fronte di tale situazione i fondi disponibili per l'attuazione del Piano triennale risultano i seguenti:

a) Stanziamenti recati da leggi

- Legge 21.12.1978 n. 843 (finanziaria '79) 2.500 miliardi
- Legge 30.3.1981 n. 119 (finanziaria '81) 500 "
- Legge 7.8.1982 n. 526 500 "
- Legge 22.12.1984 n. 887 (finanziaria '85) 2.000 "

S o m m a n o 5.500 miliardi

b) Storno disposti con provvedimenti legislativi

- Legge 30.3.1981 n. 119 art. 7
  3° Comma trasferito sul Cap. 509
  del Bilancio dell'ANAS 100 miliardi
- Legge 92 1982 n. 32 - art. 2
  Laboratorio Gran Sasso 20 miliardi

R E G I O N I	Importi previsti nel P.T. Valut. 78	Situazione Progetti	Perizie variante tecnica e suppletive	Reintegri per revisione Prezzi	Ulteriori necessità	T O T A L E	S U P E R O
VALLE D'AOSTA	31.300	48.964	6.067	166	3.919	59.116	27.816
PIEMONTE	146.975	244.318	101.084	17.407	15.179	377.988	231.013
LOMBARDIA	101.575	275.964	51.000	4.980	14.286	346.230	244.655
TRENTINO (TN)	35.000	37.579	18.893	1.366	824	58.662	23.662
TRENTINO (BZ)	57.000	70.042	15.360	65	11.095	96.562	39.562
VENETO (BL)	45.700	47.621	12.849	1.289	3.324	65.083	19.383
VENETO (VE)	117.495	192.079	54.267	1.479	84.830	332.655	215.160
FRIULI VENEZIA G.	22.000	24.293	2.664	---	1.619	28.576	6.576
LIGURIA	25.300	45.135	11.510	2.015	13.267	71.927	46.627
EMILIA ROMAGNA	149.650	182.608	48.130	11.373	22.335	264.446	114.796
MARCHE	59.270	68.045	18.203	453	53.640	140.341	81.071
UMBRIA	75.470	79.548	18.291	1.439	18.002	117.280	41.810
TOSCANA	152.265	179.643	79.938	11.881	43.563	315.025	162.760
LAZIO	172.000	221.044	56.403	7.677	35.621	320.745	148.745
ABRUZZO	122.100	152.972	24.371	117	101.916	279.376	157.276
MOLISE	60.000	68.119	14.458	115	7.761	90.453	30.453
PUGLIA	188.100	271.707	78.906	10.910	231.429	592.952	404.852
CAMPANIA	180.700	199.771	62.835	9.663	177.929	450.198	269.498
BASILICATA	118.400	155.330	18.402	6.088	111,133	290.953	172.553
CALABRIA	238.200	333.113	70.036	12.106	62.949	478.204	240.004
SICILIA	227.000	324.471	22.711	5.564	158.717	511.463	280.463
SARDEGNA	174.500	192.543	19.203	411	52.699	264.856	90.356
T O T A L I	2.500.000	3.414.909	805.581	106.564	1.226.037	5.553.091	3.053.091

Aggiornamento Piano Triennale al febbraio 1985

- Legge 75 1983 n. 156 art. 4 Completamento collegamento Porto di Ancona-S.S. n. 16	20 miliardi
- Legge 12.6.1984 n. 230 Incremento Piano stralcio Abruzzo	40 miliardi
- Legge 12.6.1984 n. 231 Oneri finanziari A 24 - A 25 Laboratorio Gran Sasso	132,1592 mil.
S o m m a n o	312,1592 mil.

Per la attuazione del Piano Triennale ANAS la disponibilità risulta pertanto di 5.187,8408 miliardi, contro una necessità accertata di 5.553,091 miliardi. Il supero di spesa in attesa di copertura finanziaria risulterebbe pertanto di 365,25 miliardi di lire.

Il Piano Triennale 79-81 si imputa al Cap. 527 del Bilancio ANAS la cui situazione al 30.11.1985 risulta la seguente:

Progetti approvati al lordo	3.637,051	miliardi
Progetti appaltati al netto	2.750,079	miliardi
Progetti da appaltare al lordo	1.270,991	miliardi
Perizie Suppletive approvate (Cap. 527)	998,284	miliardi
Reintegri per revisione prezzi	106,564	miliardi.

Nella Tab. 2.1.2 viene riepilogata la situazione dei fondi sul Capitolo 527 relativamente all'intero periodo di effettiva durata dell'originario Piano triennale 1979-'81.

La situazione del Capitolo 527 evidenzia pertanto la necessità di esperire ogni mezzo, ivi compresi i recuperi dei ribassi d'asta in sede di appalto, per contemperare la complessiva realizzazione degli interventi del Piano Triennale '79-'81 con le risorse tendenzialmente insufficienti all'intera spesa ad esso attribuite. Ne deriva l'indisponibilità sul capitolo 527 di alcun importo da destinare negli anni finanziari futuri "a maggior finanziamento degli interventi derivanti dall'attuazione dell'art. 5 della Legge 12 agosto 1982 n. 531", articolo che sanciva la possibilità del concorso finanziario tra ANAS ed Enti territoriali e società concessionarie per viabilità di adduzione a trafori alpini esistenti a valichi di confine, o a servizio di grandi aree metropolitane.

Di tale situazione si è fatto carico il Legislatore nel prevedere la possibilità di coprire la parte residua del Piano Triennale '79-'81 con il finanziamento disposto nella legge 526/85.

2.2 Lo stato di avanzamento del Piano Triennale

Ai fini di corrispondere alle esigenze conoscitive di ordine programmatorio sulle principali direttrici nazionali si è ritenuto documentare lo schema di proposta di Programma Triennale 1985-'87 sulla scorta del rendiconto attuativo del Piano Triennale 1979-'81 in modo da raccordare gli interventi in un ottica complessiva di spesa programmatica.

Mantenendo a riferimento il livello statistico di aggregazione regionale, nel prosieguo del paragrafo si sono evidenziate attraverso una serie specifica di tabelle le effettive situazioni aggiornate al dicembre 1985 circa i lavori compresi nel Piano triennale 1979-'81.

In particolare si sono riferite le tabelle a tre situazioni fondamentali di riferimento:

- lavori ultimati,
- lavori in corso,
- lavori da attivare.

Tab. 2.1.2 - PIANO TRIENNALE '79-81: SITUAZIONE FONDI DEL CAP. 527 (in miliardi di lire)

ESERCIZIO	1979 - 1980 (1)	1981	1982	1983	1984
Disponibilità	109,500	800,000	880,000	850,000	548,341
Impegni assunti	109,500	800,000	880,000	850,000	548,341
Impegni provvisori	-	-	-	-	-
RESTANO	=	=	=	=	=

ESERCIZIO	1985	1986	1987	1988
Disponibilità	500,000	500,000	500,000	500,000
Impegni assunti	231,523	73,362	29,245	6,665
Impegni provvisori	138,262	-	-	-
RESTANO	130,215	426,638	470,755	493,335

(1) Gli originari stanziamento di L. 900 e 800 miliardi relativi rispettivamente agli esercizi 1979 e 1980, per effetto dell'art.42 della legge 7 agosto 1982 n. 526 sono stati ridotti, in sede di rendiconto dell'anno 1981, di 1.590 miliardi di lire. La somma di L. 109,500 miliardi corrisponde al ricavo netto dei mutui effettivamente contratti negli anni 1979 e 1980.

Il passaggio sistematico dell'ANAS ad un ruolo di ente attua
tore della spesa pubblica, in disegno pluriennale di inter-
venti finalizzati a un quadro complessivo di riferimento, e-
merge chiaramente dalla elencazione dei lavori svolti dove
ancora appare preminente una tematica per direttrici salienti,
anzichè di rete come si è operato nel Piano Decennale.

Va peraltro osservato che l'azione migliorativa sugli assi
primari di mobilità stradale è il presupposto dell'assetto
funzionale di rete: donde una particolare attenuazione agli
interventi avviati col Piano Triennale 1979-'81 al fine di
recuperare una sicura visione delle maglie portanti della
viabilità nazionale quale momento essenziale di finalizzazio
ne della spesa pubblica.

In questo spirito la elencazione delle opere del Piano Trien
nale 1979-'81 rappresenta il nucleo originario di una strate
gia complessiva di intervento che si riconduce al Piano De-
cennale, ma trova importante apertura attuativa appunto nel
Programma Triennale 1985-'87.

Tab. 2.2.1.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°335 "di Bardonecchia"	
Bardonecchia - Savoulx	Sistemazione del tratto: Bardonecchia - Savoulx:
	Lotto 1°
	Lotto 2°
	Lotto 3°
	Lotto 4°
	Lotto 5°
- S.S. n° 24 "del Monginevro"	
Savoulx - Deveys	Costruzione del lotto "Gallerie di Serre La Voute" tra i Km 69+400 e 72+100
	Completamento costruzione della galleria Serre La Voute
- S.S. n° 25 "del Moncenisio"	
Torino - Susa	Costruzione della variante all'abitato di Bussoleno - Lotto 4°

Tab. 2.2.1.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 24 "del Monginevro"	
Torino - Bardonecchia	Sistemazione del tratto dal Km 29+200 al Km 33+350
Torino - Deveys	Costruzione della variante tra i Km 63+000 e 65+000 (Salita dei Merluzzi)
- S.S. n° 33 "del Sempione"	
Gravellona - Iselle	Costruzione della variante di Ornavasso fra i km 95+200 e 101+200:
	Lotto 1/A
	Lotto 1/B
	Completamento lotto 1/B
	Lotto 2°
- S.S. n° 419 "della Serra"	
Mongrando- Settimo Vittone	Sistemazione tratto Mongrando- Settimo Vittone:
	Lotto 3° - Stralcio tra i Km 8+620 e 9+130

Tab. 2.2.1.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°565 "di Castellamonte"	
Rivarolo - Ivrea	Costruzione della variante tra Ivrea e Salassa - Lotto 1/B
- S.S. n° 299 "di Alagna"	
Innesto S.S. n° 142 - Alagna	Costruzione della variante agli abitati di Roccapietra e Varallo - Lotto 2°
- S.S. n° 456 "del Turchino"	
Asti - Acqui Terme	Costruzione della variante Asti - Isola d'Asti
- S.S. n° 24 "del Monginevro"	
Torino - Deveys	Lavori di rettifica planoaltimetrica ed ammodernamento della S.S. fra le progressive km.che 33+350 e 38+650 (nodo di Borgone)

Tab. 2.2.1.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 21 "della Maddalena"		
Borgo S.Dalmazzo - Colle della Maddalena	Costruzione della variante di Barricate:	
	Lotto 2°	7,174
- S.S. n° 460 "di Ceresole"		
Cuorgné - Ceresole Reale	Costruzione della variante di Pont Canavese	32,816
- Collegamento stradale tra il traforo del Frejus e Torino		
Savoulux - Deveys	Costruzione del 2° lotto tra la S.S. n°335 e Pont Ventoux	23,297
- S.S. n° 33 "del Sempione"		
Domodossola Sud - Gabbio	Lavori di costruzione della variante Domodossola Sud - Gabbio:	
	Lotto 1°	7,919
	. / .	

Tab. 2.2.1.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 33)	Lotto 2°	20,984
	Lotto 3°	36,391
- S.S. n° 229 "del lago di Orta"		
Novara - Gravellona Toce	Costruzione della Circonvallazione di Omegna	
	Lotto 1°	31,287
	T O T A L E	159,868

Tab. 2.2.1.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 21 "della Maddalena"		
Borgo S.Dalmazzo - Colle della Maddalena	Costruzione della variante di Barricate:	
	Lotto 3°	2,495
- S.S. n°24 "del Monginevro"	Circonvallazione di Oulx lungo il tracciato della nuova strada Torino - Bardonecchia	15,000
- S.S n° 24 e n° 25	Collegamento tra Rivoli e Villardora:	
	Lotto 1° : Rivoli - Avigliana	15,000
- S.S. n° 33 "del Sempione"	Lavori di ammodernamento del tratto compreso fra il Km131+750 ed il confine di Stato :	
	Lotto 1/A (Km 0+000 ÷ 3+326)	42,500
	Lotto 1/B (Km 3+326 ÷ 5+075,45)	26,700
	Lotto 2 (Km 5+884 ÷ 11+764)	38,865

Tab. 2.2.1.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 457 "di Moncalvo"	Tangenziale Nord di Asti	15,000
- S.S. n° 24 "del Monginevro"	Circonvallazione di Cesana Torinese per accesso al valico di Claviére	7,000
- S.S. n° 11 "Padana Superiore"	Costruzione del lotto 2° del tronco Novara - Vercelli	10,000
- S.S. n° 34 "del Lago Maggiore"	Costruzione del 2° lotto del tronco Gravellona Toce - Confine di Stato	10,000
	T O T A L E	182,560

Tab. 2.2.2.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: VALLE D'AOSTA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°26 "della Valle d'Aosta"	Lavori di allargamento e sistemazione fra le progressive Km.che 96+500 e 100+ +200 :
	Lotto 2° : tra i Km 97+100 e 99+600
	Lavori di costruzione opere di protezione p.v. dalla caduta valanghe tra i Km 142+875 e 143+065
- S.S. n° 406 "di Cervinia"	Lavori urgenti per la costruzione della galleria paramassi fra i Km 4+635 e 4+700
	Lavori di costruzione della variante tra i Km 4+200 e 4+900 per eliminazione del tratto soggetto a caduta massi
	Lavori urgenti per il rivestimento e la captazione delle acque e per la rettifica degli imbocchi della galleria naturale al Km 22+300
	Opere di protezione dalla caduta di valanghe dalle pendici del monte Les Jumeaux presso l'abitato di Breuil - Cervinia

Tab. 2.2.2.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: VALLE D'AOSTA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 505 "della Valle del Lys" Pont St. Martin - Gressoney la Trinité	Costruzione della variante fra i Km 2+ +860 e 3+900 per l'eliminazione del tratto soggetto a caduta massi e valanghe e della strettoia in Borgata Rechantez
- S.S. n° 506 "della Valle di Ayas" Verres - Ayas	Lavori di costruzione nuovo ponte sul torrente Enomcon e relativi accessi per eliminazione curve pericolose tra i Km 12+500 e 12+900
- S.S. n° 507 "di Cogne"	Costruzione di opere di protezione del piano viabile tra "Cretocerva e Bligny" (Km 10+100 + 10+800)

Tab. 2.2.2.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: VALLE D'AOSTA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 26 "della Valle d'Aosta"	Lavori di costruzione svincolo in corrispondenza raccordo lato AO della variante di St.Vincent alla Km.ca 76+000 in comune di Chatillon	2,974
	Costruzione di una galleria paravalanghe dal Km 137+885 al 138+ +438	6,494
- S.S. n° 406 "di Cervinia"	Lavori di costruzione delle opere di protezione del piano viabile dalla caduta di valanghe tra i Km 25+832 e 26+709	6,914
- S.S. n° 507 "di Cogne"	Costruzione opere di protezione del piano viabile dalla caduta valanghe in località l'Ourse tra i Km 14+059 e 14+189	2,809
	T O T A L E	19,191

Tab. 2.2.2.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: VALLE D'AOSTA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 27 "del Gran San Bernardo" Aosta - Traforo Gran S.Bernardo	Lavori di costruzione della variante di Gignod tra i Km 6+175 e 7+783	14,800
	T O T A L E	14,800

Tab. 2.2.3.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 42 "del Tonale e della Mendola"	
Treviglio - Lovere	Tangenziale Sud di Bergamo - Lotto 3°
Lovere - Brenno	Ammodernamento tratto Darfo - Edolo: Lotto 3°: variante abitato di Breno
- S.S. n° 9 "Via Emilia"	
Piacenza - Lodi	Sistemazione tra il Km 269+388 e il Km 275+325 compresa la variante all'abitato di Fombio
- S.S. n° 36 "del Lago di Como e dello Spluga"	
Colico - Chiavenna	Costruzione della variante presso Verceia
Trivio Fuentes - Mezzola	Costruzione della variante presso Campo
- S.S. n° 340 "Regina"	
Como - Menaggio	Completamento della variante di Cernobbio e sistemazione tratto Pizzo - Torriggia

Tab. 2.2.3.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 340/dir "Regina"	
Menaggio - Innesto S.S. n° 36	Ammodernamento tra Rezzonico e Dongo: 1° stralcio : completamento galleria S. Nicolao
- S.S. n° 340 "Regina"	
Menaggio - Oria	Sistemazione tronco Menaggio - Confine Svizzero: variante di S. Michele di Porlezza tra i Km 44+100 e 45+500
- S.S. n° 583 "Lariana"	
Como - Bellagio	Eliminazione del pericolo di caduta massi tra i Km 2+000 e 2+660 mediante costruzione di una galleria
- S.S. n° 10 "Padana Inferiore"	
Cremona - Piadena	Costruzione della variante di Piadena: 1° stralcio

Tab. 2.2.3.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 470 "della Valle Brembana"	
Bergamo - Lenna	Ammodernamento della S.S. tra Almé e Lenna - 2° tronco
- S.S. n°336 "della Malpensa"	
A/8 - Malpensa	Sistemazione idraulica in corrispondenza del sottopasso con la S.S. n° 33
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"	
Trivio Fuentes - Tirano	Costruzione della variante tra i Km 16+680 21+330 : Lotto 1°: tra i Km 16+680 e 18+000

Tab. 2.2.3.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 36 "del lago di Como e dello Spluga"	Attraversamento di Lecco :	
	Lotto 1°: Pescalina - Via Fiandra	47,072
	Lotto 3°: Castione - Pradello	43,267
- S.S. n° 583 "Lariana"	Sistemazione ed adeguamento tra i Km 1+000 e 5+230	3,503
- S.S. n° 412 "della Valle Tidone"		
Milano - S. Cristina	Variante di Locate Triulzi	
	Lotto 1°	17,632
- S.S. n° 510 "Sebina Orientale"		
Mandolossa - Corna di Dardo	Ammodernamento tratto Brescia (Mandolossa) - Iseo	
	Lotto 3°: Bettole - Bersaglio	26,586

Tab. 2.2.3.B

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
	T O T A L E	138,060

Tab. 2.2.3.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

R e g i o n e : LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 36 "del Lago di Como e dello Spluga"	Attraversamento di Lecco:	
	Lotto 2/1st. : Via Fiandra - Corso Matteotti	63,187
	Lotto 2/2st. : Corso Matteotti - Vallone S.Martino	63,288
- S.S. n° 35 "dei Giovi" Milano - Pavia	Tangenziale Ovest di Pavia:	
	Lotto 1°	15,000
	T O T A L E	141,475

Tab. 2.2.4.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°237 "del Caffaro"	
Ponte Caffaro - Ponte Sarche	Costruzione della galleria artificiale nel tratto Saone - Ponte Sarche
- S.S. n° 50 "del Grappa e del Passo Rolle"	
Fonzaso - S.Martino di Castrozza	Costruzione di opere protettive ed adeguamento fra Pontet ed Imer
	Adeguamento fra i Km 55+000 e 57+900
	Sistemazione generale fra i Km 58+500 e 59+000
- S.S. n° 46 "del Pasubio"	
Rovereto - Passo Streva	Sistemazione in tratti saltuari fra Rovereto e Streva
- S.S. n° 612 "della Valle di Cembra"	
Valda - Stramentizza	Sistemazione tratto tra bivio Stramentizza e Valda - Lotto 2°

Tab. 2.2.4.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. N° 40 "del Passo Resia"	
Spondigna - Confine di Stato	Sistemazioni saltuarie tra Malles e Passo Resia
	Sistemazioni saltuarie tra Spondigna e Malles
- S.S. n° 49 "della Pusteria"	Sistemazione tra i Km 5+700 e 6+700
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"	
Merano - Passo Stelvio	Sistemazione Bivio Laces - Castelbello
- S.S. N° 49 "della Pusteria"	
Bressanone - Vandoies	Rettifica al Castello di Rio di Pusteria tra i Km 10+000 e 10+600
- S.S. n° 42 "del Tonale e della Mendola"	
Appiano - Bolzano	Sistemazione della variante di Appiano: 3° stralcio

Tab. 2.2.4.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 508 "di Val Sarentino e del Passo di Vizze"	
Vipiteno - Passo di Vizze	Sistemazioni in tratti saltuari: 1° stralcio: Fossa Trevés - Piazza
- S.S. n° 244 "della Val Badia"	Sistemazione della strada, costruzione di opere protettive ed adeguamento del corpo stradale:
	tra i Km 3+600 e 41+300
	tra S.Lorenzo e Corvara
	tra i Km 0+000 e 23+000
- S.S. n° 621 e 244 "della Val Aurina" e "della Val Badia"	Sistamazioni in tratti saltuari con eliminazione di 2 ponti Bailey
	Lavori di completamento per la costruzione del ponte STEGER

Tab. 2.2.4.A1

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Bolzano)

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. N° 40 "del Passo Resia"	
Spondigna - Confine di Stato	Sistemazioni saltuarie tra Malles e Passo Resia
	Sistemazioni saltuarie tra Spondigna e Malles
- S.S. n° 49 "della Pusteria"	Sistemazione tra i Km 5+700 e 6+700
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"	
Merano - Passo Stelvio	Sistemazione Bivio Laces - Castelbello
- S.S. N° 49 "della Pusteria"	
Bressanone - Vandoies	Rettifica al Castello di Rio di Pusteria tra i Km 10+000 e 10+600
- S.S. n° 42 "del Tonale e della Mendola"	
Appiano - Bolzano	Sistemazione della variante di Appiano: 3° stralcio

Tab. 2.2.4.A1

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Bolzano)

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 508 "di Val Sarentino e del Passo di Vizze"	
Vipiteno - Passo di Vizze	Sistemazione in tratti saltuari : 1° stralcio: Fossa Trevés - Piazza
- S.S. n° 244 "della Val Badia"	Sistemazione della strada, costruzione di opere portettive ed adeguamento del corpo stradale:
	tra i Km 3+600 e 41+300
	tra S.Lorenzo e Corvara
	tra i Km 0+000 e 23+000
- S.S. n° 621 e n° 244 "della Val Aurina" e "della Val Badia"	Sistemazioni in tratti saltuari con eliminazione di 2 ponti Bailey
	Lavori di completamento per la costruzione del ponte STEGER

Tab. 2.2.4.A2

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Trento)

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°237 "del Caffaro"	
Ponte Caffaro - Ponte Sarche	Costruzione della galleria artificiale nel tratto Saone - Ponte Sarche
- S.S. n° 50 "del Grappa e del Passo Rolle"	
Fonzaso - S.Martino di Castrozza	Costruzione di opere protettive ed adeguamento fra Pontet ed Imer
	Adeguamento fra i Km 55+000 e 57+900
	Sistemazione generale fra i Km 58+500 e 59+000
- S.S. n° 46 "del Pasubio"	
Rovereto - Passo Streva	Sistemazione in tratti saltuari fra Rovereto e Streva
- S.S. n° 612 "della Valle di Cembra"	
Valda - Stramentizza	Sistemazione tratto tra bivio Stramentizza e Valda - Lotto 2°

Tab. 2.2.4.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"		
Bolzano - Merano	Ammodernamento tra Bolzano e Merano:	
	Lotto 1° : raccordo con la S.S. n° 238	14,665
	Lotto 3°: Lana	10,406
- S.S. N° 49 "della Pusteria"		
S.Candido - Fortezza	Costruzione della circonvallazione di Brunico	19,607
	Costruzione della circonvallazione di Brunico : lavori di completamento	12,584
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"		
Merano - Passo Stelvio	Sistemazione in tratti saltuari tra Spondigna e Lasa	7,783

Tab. 2.2.4.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 47 "della Valsugana"		
Trento - Primolano	Sistemazione Rio Farinella - S. Cristoforo	13,614
- S.S. n° 240 "di Loppio e di Val di Ledro"		
Riva - Storo	Costruzione della variante tra Riva e Biacesa	18,091
- S.S. n° 42 "del Tonale e della Mendola"		
Malé - Croviana	Sistemazione della variante di Malé e Croviana - 1° stralcio	6,411
	T O T A L E	103,161

Tab. 2.2.4.B1 PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Bolzano)

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"		
Bolzano - Merano	Ammodernamento tra Bolzano e Merano:	
	Lotto 1° : raccordo con la S.S. n° 238	14,665
	Lotto 3°: Lana	10,406
- S.S. N° 49 "della Pusteria"		
S.Candido - Fortezza	Costruzione della circonvallazione di Brunico	19,607
	Costruzione della circonvallazione di Brunico : lavori di completamento	12,584
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"		
Merano - Passo Stelvio	Sistemazione in tratti saltuari tra Spondigna e Lasa	7,783
	T O T A L E	65,045

Tab. 2.2.4.B2 PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Trento)

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 47 "della Valsugana"		
Trento - Primolano	Sistemazione Rio Farinella - S. Cristoforo	13,614
- S.S. n° 240 "di Loppio e di Val di Ledro"		
Riva - Storo	Costruzione della variante tra Riva e Biacesa	18,091
- S.S. n° 42 "del Tonale e della Mendola"		
Malé - Croviana	Sistemazione della variante di Malé e Croviana - 1° stralcio	6,411
	T O T A L E	38,116

Tab. 2.2.4.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 38 "dello Stelvio		
Bolzano - Merano	Ammodernamento tra Bolzano e Merano:	
	Marlengo	10,836
- S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero"	Tangenziale di Bolzano:	
	Lotto 1°	5,850
	TOTALE	16,686

Tab. 2.2.4.C1

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE (provincia di Bolzano)

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 38 "dello Stelvio"		
Bolzano - Merano	Ammodernamento tra Bolzano e Merano:	
	Marlengo	10,836
- S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero"	Tangenziale di Bolzano:	
	Lotto 1°	5,850
	TOTALE	16,686

Tab. 2.2.5.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 495 "di Codigoro"	Ricostruzione del ponte sul Po di Goro (parte di competenza della Regione Veneto)
- S.S. n° 10 e n° 434 e n° 499 "Padana Inferiore", "Legnaghese" e "Rodigina"	Costruzione del tronco Angiari - S.S. n° 16 Completamento variante di Legnago
- S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero" Nogara - Verona	Costruzione variante di isola della Scala - Lotto 1°
- S.S. n° 11 "Padana Inferiore" Vicenza - Padova	Rotatoria di svincolo con il raccordo autostradale di Vicenza Est

Tab. 2.2.5.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 307 "del Santo" Padova - Resana	Ammodernamento tra Reschigliano e la S.S. n° 245 - Lotto 1° : da Reschigliano a S. Michele della Badessa
- S.S. n° 638 "del Passo Giau"	Ammodernamento del tratto -:Fedare-Bivio S.S. n° 251
- S.S. n° 422/dir "dell'Alpago e Cansiglio"	Sistemazioni varie muri di sostegno e galleria fra Lastra e Poiatte
- S.S. n° 619 "di Vigo di Cadore"	Sistemazione del tratto Forcella Lavardet - Rifugio T.Fabro

Tab. 2.2.5.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 495 "di Codigoro"		
Adria - Ariano	Ricostruzione del Ponte sul Po in località Corbole	33,000
- S.S. n° 10 e n° 434 e n° 499 "Padana Inferiore", "Legnaghese" e "Rodigina"	Costruzione del tronco Angiari - S.S. n° 16	
	Tratto: S.S. n° 10 - Cà Zanardi	32,382
	Tratto: Cà Zanardi - S.S. n° 482 (Badia Polesine)	30,579
	Tratto: Villamarzana - S.S. n° 16	24,252
- S.S. n° 53 e n° 348 "Postumia" e "Feltrina"		
Tangenziale di Treviso	Tangenziale Sud di Treviso con collegamento alla S.S. n° 348 - lato Monte Belluna:	
	Lotto 3°	7,763

Tab. 2.2.5.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 10 "Padana Inferiore"		
Peschiera - Nogara	Costruzione della variante di Legnago	21,877
- S.S. n° 47 "della Valsugana"		
Padova - Bassano	Costruzione della variante esterna Ovest di Cittadella : da Borgo Vicenza a S. Donato	6,056
- S.S. n° 47 "della Valsugana"		
Primolano - Padova	Ammodernamento dal Km 71+400 al 75+250 - Zona di Primolano	17,256
- S.S. n° 47 "della Valsugana"		
Trento - Bassano	Ammodernamento tra Rivalta e Cismon	21,983

Tab. 2.2.5.B

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 51 "di Alemagna"		
Vittorio Veneto - Tai di Cadore	Ammodernamento in tratti saltuari tra Vittorio Veneto e Tai di Cadore:	
	Lotto 1° : Fadalto - Lastra	11,810
	Lotto 2° : Lastra - La Secca	15,113
	Lotto 3° : La Secca - Cadola	7,165
- S.S. n° 50/bis "del Grappa e del Passo Rolle"		
S.S. n° 47 - Arsié	Collegamento tra la S.S. n° 47 e la S.S. n° 50/bis presso Arsié	15,091
	TOTALE	244,327

Tab. 2.2.5.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 443 "di Adria"		
Transpolesana	Sistemazione e ammodernamento tra Rovigo ed Adria	13,000
- S.S. n° 53 "Postumia"		
Vicenza - Treviso	Urgente eliminazione di due curve pericolose in corrispondenza dell'abitato di Lisiera	2,250
- S.S. n° 47 e n° 245 "della Valsugana" e "Castellana"		
Padova - Primolano	Costruzione del collegamento della variante di Bassano con la S.S. n° 245	3,400
- S.S. n°14 e n° 53 "della Venezia Giulia" e "Postumia"		
	Completamento del 2° lotto della variante esterna Nord di Portogruaro	1,400

Tab. 2.2.5.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

R e g i o n e : VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 348 "Feltrina"		
Treviso - Fener	Costruzione della variante di Postioma	6,189
- S.S. n° 14 "della Venezia Giulia"		
Mestre - Aeroporto	Collegamento tra la tangenziale di Mestre e l'aeroporto Marco Polo (1^ carreggiata)	8,500
- S.S. n° 499 "Rodigina"	Pavimentazione sui lotti:	
	Legnago - Badia Polesine (1° e 2° lotto) - Villa Marzano - S.S. n° 16	4,000
- Transpolesana	S.S. n° 16 "Adriatica" - Mare	10,000
	T O T A L E	48,739

Tab. 2.2.6.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : FRIULI - VENEZIA GIULIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 251 "della Val di Zoldo e Val Cellina"	
Pordenone - Portogruaro	Ammodernamento tratto Cimpello - S.S. n° 13

Tab. 2.2.6.B

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 356 "di Cividale" Magnago (S.S. n° 13) Cormons (S.S. n° 56)	Costruzione della variante di Cividale	17,609
	T O T A L E	17,609

Tab. 2.2.6.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 251 "della Val di Zoldo e Val Cellina"	Ammodernamento tratto Cimpello-S.S. n° 13 Lavori di completamento	5,000
- S.S. n° 356 "di Cividale"	Costruzione della variante di Cividale - lavori di completamento	5,000
	T O T A L E	10,000

Tab. 2.2.7.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 45 "di Valle Trebbia"	
Genova - Gorreto	Sistemazione del tratto tra i Km 19 e 21 : Km 19+740 ÷ 19+950 Km 19+990 ÷ 20+120 Km 20+120 ÷ 20+240
- S.S. n° 566/dir	
Carrodano - Levanto	Sistemazione e miglioramento da S.Pietro Vara a Monterosso: Lotto 2/B - 1° stralcio
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"	
Sarzana - Ventimiglia (Confine di Stato)	Costruzione di una galleria artificiale tra i Km 475+481 e 475+537 in località S. Anna Costruzione di una galleria artificiale tra i Km 475+172 e 475+340 in località S. Anna

Tab. 2.2.7.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 1)	Costruzione delle opere di sistemazione delle "Ripe di S. Gaetano" tra i Km 509+800 e Km 510+230 Sistemazione sede stradale tra i Km 547+340 e Km 548+300
- S.S. n° 28 "del Colle di Nava"	
Cantarana - Imperia	Attivazione del tratto di variante Colle S. Bartolomeo : Lotto 3/C - 1° stralcio Lotto 3/C - 2° stralcio
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"	
Sarzana - Ventimiglia (Confine di Stato)	Sistemazione tra i Km 546+800 e 547+000 Sistemazione tra i Km 547+100 e 547+340

Tab. 2.2.7.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 1 "Via Aurelia" Genova Voltri - Cogoleto	Sistemazione tra i Km 551+227 e 553+250,20	6,902
- S.S. n° 35 "dei Giovi" Pontedecimo - Serravalle	Eliminazione passaggio a livello di Ronco Scrivia al Km 28+638	5,061
- S.S. n° 490 "del Melogno" Calizzano - Finale Ligure	Costruzione della variante di Calizzano tra i Km 17+500 e 19+100	5,804
- S.S. n° 1 "Via Aurelia" Sarzana - Ventimiglia (Confine di Stato)	Completamento galleria Pizzo	1,050
	TOTALE	18,817

Tab. 2.2.7.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 566/dir. "di Val di Vara" Corrodano - Levanto	Sistemazione e miglioramento da S.Pietro Vara a Monterosso:	
	Lotto 2/B - 2° stralcio	9,300
- S.S. n° 1 "Via Aurelia" Sarzana - Ventimiglia (confine di Stato)	Sistemazione tra i Km 546+100 e 566+250:	
	Lotto 1°	7,953
	Lotto 2°	2,900
	Lotto 3°	3,400
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"	Lavori di ammodernamento della S.S. n°1 "Aurelia" tra i Km 548+900 e 551+227 in località Arenzano	9,970
- S.S. n° 28 "del Colle di Nava"	Lavori di sistemazione e ammodernamento della statale tra i Km 130+400 e 132+700	15,000

Tab. 2.2.7.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 449 " di Diano Marina"	Lavori di sistemazione e completamento della statale tra le progressive chilometriche 0+480 e 2+510:	
	1° stralcio	4,820
	2° stralcio	6,820
	T O T A L E	60,163

Tab. 2.2.8.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- E/45 (S.S. n° 71)	
Bagno di Romagna - Borello	Completamento galleria Roccaccia : Lotto 1° - stralcio 1/a
	Completamento svincolo Barciano : Lotto 2° : Km 216+750 + 222+200 Lotto 7° : Km 239+900 + 245+000
- S.S. n° 63 e n°468 e n° 9 "del Valico del Cerreto", "di Correggio" e "Via Emilia"	
Piacenza - Bologna	Costruzione della tangenziale di RE: Lotto 2° : tangenziale Nord
- S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero"	Costruzione della tangenziale di Modena

Tab. 2.2.8.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 495 "di Codigoro"	
Portomaggiore - Adria	Ricostruzione Ponte sul Po di Goro e allacciamento (parte competenza nella Reg. Emilia)
- S.S. n° 523 "del Colle di Cento Croci"	
Poggio di Berceto - Colle Cento Croci	Sistemazione tratto tra i Km 15+380 e 17+730 - 2° stralcio (eliminazione passaggi a livello)
- S.S. n° 45 "di Valle Trebbia"	
Piacenza - Gorreto	Sistemazione in variante tra i Km 94+530 e 95+250 : 1° stralcio: completamento variante allo abitato di Bobbio
	Sistemazione del tratto tra i Km 68+000 e 70+200
	Sistemazione tratto tra i Km 123+500 e 133+400 (Rivergaro - Quarto)

Tab. 2.2.8.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°253 "di S. Vitale"	
Bologna - Ravenna	Costruzione della variante di Castenaso tra i Km 7+525 e 10+885
- S.S. n° 63 "del Passo del Cerreto"	
Passo Cerreto - Reggio Emilia	Costruzione di una variante sulla S.S. n° 63 in località "La Vecchia"
	Ammodernamento tratto tra Collagna e Vezzano

Tab. 2.2.8.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- E/45 (S.S. n° 71)		
Bagno di Romagna - Borello	Lotto 8° : Km 245+000 ÷ 249+850	25,127
- S.S. n° 63 e n° 468 e n° 9 "del Valico del Cerreto", "di Correggio" e "Via Emilia"		
Piacenza - Bologna	Costruzione della tangenziale di RE:	
	Lotto 1°: costruzione della variante alla S.S. n° 63	7,756
	Lotto 2°: tangenziale Nord Lavori di completamento	16,796
- S.S. n° 568 "di Crevalcore"		
Bologna - Crevalcore	Ricostruzione del Ponte sui torrenti Lavino e Ghironda	3,915
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Ferrara - Ravenna	./.	

Tab. 2.2.8.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 16)	Adeguamento della luce di deflusso del ponte sul fiume Senio	0,676
	Costruzione della variante Ferrara - Argenta :	
	Lotto 2° - 1° stralcio	11,507
- S.S. n° 64 "Porrettana"		
Ponte Venturina - Bologna	Costruzione della variante di Porretta Terme	43,596
- S.S. n° 486 "di Montefiorino"		
Casinalbo - Ponte Dolo	Sistemazione con variante frana Km 27+600 ÷ 32+500	17,356
- S.S. n° 308 e n° 523 "di Fondo Valle Taro" e "del Colle di Cento Croci"		
Passo Cento Croci - A/15	Sistemazione tratto Ghiare di Barceto - Rocca Murata :	
	./.	

Tab. 2.2.8.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 308 e 523)	Lotto 1° : da Ghiare di Berceto a Groppo S.Giovanni	8,864
	T O T A L E	135,593

Tab. 2.2.8.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 9 "Via Emilia"		
Piacenza - Bologna	Ricostruzione del ponte sul torrente Lavino	7,500
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Ferrara - Ravenna	Ricostruzione del ponte sul torrente Sanio ad Alfonsine - lavori di completamento	1,420
	T O T A L E	8,920

Tab. 2.2.9.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"	
Livorno - Grosseto	Completamento della variante Rosignano - Vada - Cecina:
	Lotto 1/b: dalla S.C. di Mondiglio alla S.S. n° 206
	Lotto 2/a: dal Podere S. Caterina alla S.S. n° 68
	Lotto 2/b: stralcio 2°: dalla località Podere Acquerto (S.S. n° 68) alla località Poggio al Medico
	Lotto 3°: dalla S.P. del Paratino al Km 276 della S.S. n° 1 "Aurelia" in località La California
	Lavori per l'adeguamento della S.S. n° 1 tra Grosseto e Follonica :
	Lotto 3°
	Lotto 5°

Tab. 2.2.9.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno	
Firenze - Pontedera	Lavori di costruzione della S.G.C. FI - PI - LI:
	Lotto 1° : dalla S.S. n° 67 (F. Signa) all'innesto della S.S. n° 67 (località Granatieri)
- S.S. n° 2 "Via Cassia"	
Confine regionale - Buonconvento	Miglioramento ed adeguamento del tratto S. Quirico d'Orcia - Buonconvento :
	Lotto 1° : dal Km 184+400 (Cassia) al Podere Grosseto (bivio Montalcino)
	Lotto 2° : dal Podere Grosseto (bivio Montalcino) al Km 194+200 (Cassia)
	Miglioramento ed adeguamento del tratto Radicofani - S. Quirico d'Orcia -: Lotto 1° : Km 169+430 ÷ 171+500
- S.S. n° 3/bis "Tiberina" E/45	

./.

Tab. 2.2.9.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 3/bis)	
Città di Castello - Verghereto	Lavori di adeguamento in variante del tratto tra i Km 143+600 e 186+740 :
	Lotto 3° : dal Km 159+100 al Km 161+457
	Lotto 5° : dal Km 163+757 al Km 165+667
- S.S. n° 439 "Sarzanese - Valdera"	Lavori di ammodernamento tra Follonica e le miniere di Boccheggiano
	Variante di Valpiana
	Variante di M. Marittima

Tab. 2.2.9.B

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"		
Grosseto - Livorno	Lavori per l'adeguamento della S.S. n° 1 tra Grosseto e Follonica:	
	Lotto 4°	25,682
- S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno		
Firenze - Pontedera	Lavori di costruzione delle sovrastrutture stradali ed opere varie tra i Km 0+000 e 13+300	14,401
- S.S. n° 3/bis "Tiberina" E/45		
Città di Castello - Verghereto	Lavori di adeguamento in variante del tratto tra i Km 143+600 e 186+740	
	Lotto 4° : dal Km 161+457 al Km 163+757	26,400
- S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno	./.	

Tab. 2.2.9.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.G.C.)		
Pontedera - Livorno	Lavori di costruzione del collegamento tra il porto di Livorno, la S.S. n° 1 "Aurelia" e il centro intermodale :	
	Lotto 4°	22,441
Pontedera - Pisa	Lavori di costruzione del collegamento S.S. n° 1 "Aurelia" - Aeroporto di Pisa - Via Fagiana	19,832
- S.S. n° 441 "Massettana"	Lavori di costruzione della variante di Prata	11,515
	T O T A L E	120,271

Tab. 2.2.9.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.G.C.		
Firenze - Pisa - Livorno	Lotto 13° : del tratto Pontedera - Pisa di collegamento S.S. n°1 "Aurelia" - aeroporto di Pisa : Via della Fagiana	6,000
	Lotto 3° : del tronco Pontedera - Livorno : dalla località Stagno alla località Fardo	15,000
	T O T A L E	21,000

Tab. 2.2.10.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- Raccordo Perugia - A/1	
Ponte S. Giovanni - Ellera	Lavori di costruzione del tronco Ponte S. Giovanni - Ellera - Lotto 3/b:
	Costruzione dello svincolo S. Faustino e dell'allacciamento alla S.S. n° 75/bis
- S.S. n° 320 "di Cascia"	
Triponzo - Cascia	Lavori di adeguamento e sistemazione dell'itinerario Triponzo - Serravalle - Cascia - Roccaporena:
	Lotti 5° e 6° dal Km 7+900 al Km 11+000
- S.S. n° 75 "Centrale Umbra"	Costruzione di uno svincolo a livelli sfalsati all'innesto con S.G.C. E/45 in località Collestrada

Tab. 2.2.10.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- Raccordo Perugia - A/1		
Ellera - Passignano	Costruzione variante di Passignano :	
	Lotto 2°	9,580
	Lotto 3°	15,301
	Lotto 4°	19,259
- S.S. n° 3 "Via Flaminia"		
Magliano Sabina - Ponterìccioli	Ammodernamento in nuova sede del tratto Pontecentesimo - Nocera Umbra - Gaifana:	
	Costruzione della variante da Pontecentesimo a Nocera Umbra :	
	Lotto 1° dal Km 160+000 al Km 163+691	16,763
	Costruzione della variante da Pontecentesimo a Nocera Umbra:	
	Lotto 2° - 1° stralcio : dal Km 163+691 al Km 166+982	21,492

Tab. 2.2.10.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- Strada delle Tre Valli Umbre	Costruzione del 2° tronco - lotto 2° tra il Km 12+300 (Madonna di Baiano) ed il Km 19+450 S.C. Santa Sabina	12,732
	TOTALE	95,127

Tab. 2.2.11.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: MARCHE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°3 "Via Flaminia" Acqualagna - Fossombrone	Adeguamento in sede ed in variante Lotto 2°: imbocchi galleria del Furlo - lato Roma

Tab. 2.2.11.B

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: MARCHE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 76 "della Val d'Esino"		
Osteria del Gatto - Rocca Priora	Costruzione variante tra Gola della Rossa e Falconara:	
	Lotto 6°	13,433
	Allacciamento all'aeroporto di Falconara	11,838
- S.G.C. Grosseto - Fano		
Intersezione E/45 - Fano	Costruzione del tronco Fermignano - Fossombrone :	
	Lotto 2°	17,259
- S.S. n° 4 "Via Salaria"		
Confine Lazio - Porto d'Ascoli	Completamento della sistemazione tra i Km 183+000 e 195+600	
	Lotto 1/A	11,133
	TOTALE	53,663

Tab. 2.2.11.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: MARCHE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.G.C. Grosseto - Fano		
Intersezione E/45 - Fano	Costruzione del tronco Fermignano - Fossombrone:	
	Lotto 1°	16,110
- S.S. n° 210 "Fermana Faleriense"		
Servigliano - Amandola	Sistemazione del tratto Servigliano - Amandola	1,900
- S.S. n° 4 "Via Salaria"		
Arquata del Tronto Porto d'Ascoli	Sistemazione tra i Km 195+600 e 199+000	15,000
	Completamento della sistemazione tra i Km 180+150 e 181+830	3,750
- S.S. n° 76 "della Val d'Esino"	Variante di Fabriano:	./.

Tab. 2.2.11.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: MARCHE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 76)	Lotto 1° - 1° stralcio	10,000
	T O T A L E	46,760

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- Raccordo: Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti	Costruzione del tratto Civitavecchia - Viterbo
	1° tronco - Lotto 4° : ricostruzione del ponte sul Mignone presso il Km 84 della S.S. n° 1 "Aurelia"
	Costruzione del tratto Viterbo - Orte:
	4° tronco - Lotto 6° : pavimentazione in calcestruzzo cementizio da Viterbo allo svincolo Resano presso Orte (Km 23+130) :
	1° stralcio
	2° stralcio
	3° stralcio
- S.S. n° 7 "Via Appia"	
Roma - Ponte Garigliano	Costruzione della variante esterna allo abitato di Terracina - Lotto 1° :
	1° stralcio

Tab. 2.2.12.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Costruzione della variante tra Formia e il Garigliano: dalla S.P. "Dogana Vecchia" alla S.P. "Ausente" (Lotto 2° - 2° stralcio - 2° tronco)
	Completamento della costruzione della variante tra Formia e il Garigliano
- S.S. n° 637 "di Frosinone e di Gaeta"	
Frosinone - Fondi	Adeguamento tratto Fondi (Km 52+025) - Lenola (Km 38+000)
- Autostrada del Grande Raccordo Anulare	Lavori per il conferimento caratteristiche autostradali comprendenti:
	segnaletica verticale ed orizzontale
	Lotto 4° : completamento svincolo con la S.S. n° 5 "Tiburtina" e la S.S. n° 6 "Casilina" nonché opere varie
	Lotto 3°

Tab. 2.2.12.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 148 "Pontina"	
Roma - Latina	Lavori di ammodernamento:
	Lotto 4° : dall'asse civile industriale "Cisterna - Nettuno" (Km 59+000) a Latina Borgo Piave (Km 66+850)
- S.S. n° 2 Via Cassia"	
Roma - Ponte Elvella	Lavori di miglioramento ed adeguamento a 4 corsie del tratto compreso tra il Km 23+400 (innesto Cassia bis presso il bivio di Cesano) e il Km 41+690 (innesto S.S. n° 311 "Nepesina") :
	Lotto 1° : dal Km 23+400 al Km 27+040
- S.S. n° 600 "Ariana"	
Lariano - Velletri	Lavori di sistemazione del tratto Lariano (Km14+100) e Velletri (Km 19+000) :
	dal Km 14+100 al Km 15+650
	dal Km 15+650 al Km 19+000

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 7 "Appia" Roma - Velletri	Lavori di sistemazione ed adeguamento a 4 corsie del tratto compreso tra i Km 13+800 e 15+550
- S.S. n° 148 "Pontina" Latina - Terracina	Lavori per conferire caratteristiche di statale alla Mediana di Terracina
Tronchi vari	Lavori occorrenti per l'eliminazione di situazioni di pericolo mediante:
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"	Consolidamento e ripristino della pavimentazione fortemente degradata nei tratti: Km 11+900 ÷ 42+000 e 94+500 ÷ 122+000 Km 74+000 ÷ 81+500 Km 57+000 ÷ 64+500

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 2 "Via Cassia"	miglioramento del tracciato tra i Km 50+500 e 51+500 , tratto soggetto a caduta massi
- S.S. n° 3 "Via Flaminia"	consolidamento e miglioramento della pavimentazione dissestata tra i Km 55+ +800 e 67+500
- S.S. n° 6 "Via Casilina"	realizzazione delle opere di presidio idraulico a protezione e sostegno del corpo stradale fra i Km 12+800 e 16+240
- S.S. n° 7 "Via Appia"	ripristino e rafforzamento della pavimentazione dissestata nel tratto compreso tra i Km 51+500 e 54+150 opere protettive dal distacco di massi dalle pendici del Monte Andresone tra i Km 111e 112 interessanti anche la linea F.S. Roma - Napoli

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 148 "Pontina"	miglioramento del tratto compreso tra i Km 17+000 ÷ 19+500
	ripristino e consolidamento del corpo stradale in frana tra i Km 22 e 23
- S.S. n° 213 "Via Flacca"	opere protettive dalla caduta massi tra i Km 16+735 e 20+370:
	tratto tra i Km 16+735 e 17+050
	tratto tra i Km 17+700 e 18+020
	tratto tra i Km 18+420 e 18+560
	tratto tra i Km 20+100 e 20+370
- S.S. n° 311 "Nepesina"	consolidamento e miglioramento della pavimentazione stradale tra i Km 0+000 e 7+500 in tratti saltuari
- S.S. n° 509 "di Forca d'Acero"	miglioramento delle curve a stretto raggio e incroci nel tratto compreso tra i Km 38 e 41

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
- Autostrada Grande Raccordo Anulare	consolidamento e riparazione delle opere d'arte tra i Km 14+200 e 61+020:
	impalcato viadotto Crescenza
	viadotto sul torrente Cremera
	completamento risanamento viadotto sul torrente Cremera
	manufatto a 3 luci sovrappassante la ferrovia ROMA - PISA
- S.S. n° 213 "Via Flacca"	
Terracina - Gaeta	Lavori di consolidamento delle strutture ammalorate dei viadotti:
	Capovento (Km 17+980)
	I Canali (Km 26+100)
	Bassano (Km 17+600)
	Scarpone (Km 20+000)
- S.S. n° 630 "Ausonia"	./.

Tab. 2.2.12.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 630) Formia - Cassino	Lavori di rafforzamento della pavimentazione ammalorata ed opere di regimentazione idraulica in tratti saltuari tra i Km 0+000 e 30+000
- S.S. n° 601 "Ostia - Anzio"	Lavori occorrenti per la regimentazione idraulica ed opere complementari in tratti saltuari dell'intero tronco
- S.S. n° 637 "di Frosinone e di Gaeta"	Lavori di sistemazione del tratto di statale compreso tra i Km 11+000 e 12+ +000, soggetto a inondazioni
	Lavori di costruzione di opere atte ad evitare la caduta massi in tratti saltuari compresi tra i Km 29 e 38
- S.S. n° 204 "Ortana"	Lavori di rafforzamento della pavimentazione fra i Km 0+700 e 27+500

Tab. 2.2.12.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- Raccordo: Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti	Costruzione del tratto Civitavecchia - Viterbo: tronco 1° - Lotto 1° : dal Porto di Civitavecchia al Km 79+000 della S.S. n° 1 "Aurelia"	14,441
	Costruzione del tratto Viterbo-Orte: 4° tronco - Lotto 5° : dal Km 30+600 al Km 33+434 della S.S. n° 204 "Ortana"	32,802
Rieti - Confine Compartimentale	Costruzione del tratto Rieti - Terni Lotto 2° : Terria-Moggio 1° stralcio: dal Km 10+965 al Km 16+320	25,370
- S.S. n° 4 e n° 578 "Via Salaria" e "Salto Cicolana"	Costruzione della variante di Rieti da Villa Raccuini (collegamento lotto "Cassa")a Porta Romana presso il Km 75 della S.S. n° 4 "Salaria"	20,136

Tab. 2.2.12.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 3 "Via Flaminia"	Lavori di completamento del tratto compreso tra il Km 7+700 e 15+500	
	Lotto 3° - 1° stralcio : Labaro - Prima Porta	8,935
- S.S. n° 7 "Via Appia" Roma - Ponte Garigliano	Costruzione alla variante esterna all'abitato di Terracina :	
	Lotto 1° - 2° stralcio	25,521
- Autostrada del Grande Raccordo Anulare	Lavori per il conferimento caratteristiche autostradali:	
	Lotto 1° : tratto compreso tra S.S. n° 1 "Aurelia" e la Via di Boccea	17,287
- S.S. n° 213 "Via Flacca" Terracina - Gaeta	Lavori necessari per l'eliminazione dello stato di pericolo ./.	

Tab. 2.2.12.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 213)	dovuto a caduta massi mediante la costruzione di gallerie artificiali paramassi tra i Km 19+296 ÷ 19+446 e 19+646 ÷ 19+901	3,475
	Lavori di completamento della galleria paramassi tra i Km 19+646 ÷ 19+901	1,216
	T O T A L E	149,183

Tab. 2.2.12.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

R e g i o n e : LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 3 "Via Flaminia"	Lavori di completamento del tratto compreso tra i Km 7+700 e 15+500 :	
	Lotto 1°	2,000
- S.S. n° 411 "Sublacense"		
Mandela - Altipiani di Arcinazzo	Sistemazione tra Arsoli (Km 0+000) e Subiaco (Km 14+500)	5,500
- S.S. n° 2 "Via Cassia"		
Roma - Ponte Elvella	Lavori di miglioramento ed adeguamento a 4 corsie del tratto compreso tra il Km 23+400 (innesto Cassia bis presso il bivio di Cesano) e il Km 41+690 (innesto S.S. n° 311 "Nepesina") :	
	Lotto 4° : dal Km 36+532 al Km 41+690	14,151
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Costruzione dello svincolo ./.	

Tab. 2.2.12.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

R e g i o n e : LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 7)	per l'aeroporto di Ciampino	0,500
- S.S. n° 4 "Via Salaria"	Lavori di ammodernamento del tratto compreso fra i Km 115 e 116	4,400
	T O T A L E	26,551

Tab. 2.2.13.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 16 "Adriatica"	
S.Benedetto - Pescara	Sistemazione in corrispondenza dello svincolo con la S.P. S. Omero (Km 405+ +685 ÷ 406+100)
Variante di Pescara	Completamento della variante : Lotto 5°/A - svincolo con la S.S. n° 602
- S.S. n° 17 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico"	
Pettorano sul Gizio - Roccaraso	Sistemazione del tratto tra i Km 134 e 136 compresa la galleria della "Portella" Completamento della variante di Roccaraso da Fosso Inferno a Fosso Arenaro
- S.S. n° 150 "della Valle del Vomano"	
Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	Sistemazione Villa Vomano - Inn. S.S.n° 16 :

./.

Tab. 2.2.13.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 150)	Tratto tra i Km 8+700 e 15+000 Tratto tra i Km 16+100 e 18+500 Tratto tra i Km 18+500 e 22+500
- S.S. n° 84 "Frentana"	Eliminazione di viziosità plano-altimetriche e sistemazione tra i Km 48+000 e 50+400
- S.S. n° 80 e n° 150 e n° 81 "del gran Sasso d'Italia", "della Valle del Vomano" e "Picena Aprutina"	Costruzione di una variante tra Villa Vomano e Teramo: Lotto 1° Lotto 2°
- S.S. n° 150 "della Valle del Vomano"	
Roseto - Villa Vomano	Adeguamento ed eliminazione viziosità pericolose tra i Km 22+800 e 23+266

Tab. 2.2.13.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 260 "Picente"	Variante in corrispondenza dell'abitato di Pizzoli
- S.S. n° 584 "di Lucoli" Innesto S.S. n° 17 - Svincolo A/24	Sistemazione del tratto tra i Km 29+040 e 29+480

Tab. 2.2.13.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 86 "Istonia"		
Ponte Sente - Vasto	Ammodernamento del tratto Colle-Vucci - Agnone - Castiglione Messer Marino - Ponte Treste:	
	Costruzione della variante di Castiglione M.M.	24,285
- S.S. n° 80 " del Gran Sasso d'Italia"		
Giulianova - Teramo	Lavori di ammodernamento del tratto compreso tra lo svincolo di Teramo e la località S.Egidio	23,931
- S.S. n° 150 "della Valle del Vomano"		
Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	Sistemazione Villa Vomano - inn. S.S. n° 16 :	
	Tratto tra i Km 16+100 e 18+500 (completamento)	0,330
	Sistemazioni saltuarie del tratto Guardiagrele - inn. S.S. 84 (Casoli) tra i Km 182+600 e 185+000	1,366

Tab. 2.2.13.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 17/bis "della Funivia del Gran Sasso e di Campo Imperatore"		
L'Aquila - Assergi	Collegamento svincolo S. Giacomo con la S.S. n° 17/ter.	12,177
	T O T A L E	62,089

Tab. 2.2.13.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
S.Benedetto - Pescara	Completamento della variante di Silvi Marina	25,500
- S.S. n° 17 "dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico"	Tratto L'Aquila - Sulmona : variante Sud abitato dell'Aquila	
	Lotto 1°	16,000
- S.S. n° 86 "Istonia"		
Ponte Sente - Vasto	Ammodernamento del tratto Collevucci - Agnone - Castiglion Messer Marino - Ponte Treste :	
	Costruzione del tratto Castiglion M.M. - Ponte Treste (1° Lotto)	12,000
	Variante in corrispondenza dello abitato di Vasto	5,000
- S.S. n° 259 "Vibrata"	Sistemazione dell'innesto ./.	

Tab. 2.2.13.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 259)	con la S.S. n° 16 e raccordo con la A/14	5,425
- S.S. n° 84 "Frentana"	Sistemazione del tratto adiacente al Lago di Casoli	2,500
- S.S. n° 150 "della Valle del Vomano"	Sistemazioni saltuarie tra Villa Vomano - Valle del fiume Fino	2,200
- S.S. n° 262 "di Campli" Innesto S.S. n° 16 - Innesto S.S. n° 81	Costruzione della variante allo abitato di Campli	1,900
- S.S. n° 80 "del Gran Sasso d'Italia"	Costruzione del 2° lotto del tronco Teramo - Giulianova	20,000
	T O T A L E	90,525

Tab. 2.2.14.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 618 "Molesana" Cantalupo - Campobasso	Interventi in tratti saltuari tra i Km 0+000 e 53+000
	Lavori occorrenti per l'eliminazione di una situazione di pericolo mediante:
- S.S. n°16 "Adriatica"	rafforzamento pavimentazione stradale tra i Km 524+600 e 542+000
- S.S. n° 627 "della Vandra"	opere di regimazione delle acque e di presidio del corpo stradale tra i Km 46+662 e 61+850
- S.S. n° 87 "Sannitica"	impermeabilizzazione delle gallerie tra i Km 124+200 e 140+000
- S.S. n° 618 "Molesana"	impianto di opere per la disciplina di acque superficiali, opere di presidio e di reti paramassi fra i Km 1+000 e 18++000

Tab. 2.2.14.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento
- SS. n° 16 "Adriatica"	costruzione di opere di presidio e di difesa tra i Km 532+000 e 541+000
- S.S. n° 483 "Termolese"	integrazione di opere di presidio tra i Km 8+000 e 30+000
- S.S. n° 157 "della Valle del Biferno"	costruzione di opere di sostegno e difesa tra i Km 34+000 e 40+000
- S.S. n° 17/racc. "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico"	eliminazione di scoscendimenti ed ammaloramenti del piano viabile tra i Km 14+000 e 12+900
- S.S. n° 87 "Sannitica"	installazione di un impianto di aereazione della galleria Tappino tra i Km 132+ +675 e 133+525
- S.S. n° 6/dir e n° 85	rafforzamento della pavimentazione stradale fortemente dissestata in tratti saltuari lungo la S.S. n° 6/dir e lungo il 1° tronco della S.S. n° 85

Tab. 2.2.14.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 212 "Val Fortore"	costruzione di opere di contenimento e drenaggio per il ripristino del corpo stradale in frana al Km 93+900
- S.S. n° 157 "della Valle del Biferno"	sistemazione e consolidamento di opere d'arte e sovrastruttura stradale in tratti saltuari fra i Km 30+000 e 58+000
	costruzione di opere di presidio di consolidamento di tratti saltuari fortemente dissestati fra i Km 58+000 e 90+660
- S.S. n° 483 "Termolese"	rifacimento della sovrastruttura stradale fortemente dissestata nonchè integrazione di opere di presidio in tratti saltuari fra i Km 0+700 e 30+000
- S.S. n° 87 "Sannitica"	Costruzione di opere di sostegno del corpo stradale e rafforzamento della relativa sovrastruttura in tratti saltuari fra i Km 143+000 e 199+000
- S.S. n° 16 "Adriatica"	riparazione del Viadotto Foce dell'Angelo sito al Km 543+000

Tab. 2.2.14.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 86 "Istonia"	Costruzione di opere di presidio e rafforzamento della sovrastruttura stradale in tratti saltuari fra i Km 55+000 e 64+884
- S.S. n° 376 "dei Tre Titoli"	Ricostruzione ed integrazione di opere di presidio stradale in dissesto in tratti saltuari per l'intero tronco
- S.S. n° 158 "della Valle del Volturno"	
Alfedena - innesto S.S. n° 85	Costruzione della galleria per eliminazione caduta massi tra i Km 23+600 e 24+600
	Completamento della costruzione della galleria per eliminazione caduta massi tra i Km 23+600 e 24+600
- S.S. n° 85 "Venafrana"	Sistemazione del tratto compreso tra i Km 28+300 e 38+290 :
	Lotto 2° : dal Km 30+300 al Km 38+290

Tab. 2.2.14.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Ponte Molino - Ponte Saccione	Costruzione della variante di Termoli:	
	Lotto 3° compreso tra lo svincolo con la S.S. n° 483 e la S.S. n° 16 (Km 546+600)	14,195
- S.S. n° 86 "Istonia"		
Km 28+000 - Ponte Sente	Completamento della variante Collevucci - Belmonte del Sannio - Variante di Agnone:	
	Lotto 1°	15,209
- S.S. n° 645 "Fondo Valle Tappino"		
Innesto S.S. n° 375 - Innesto S.S. n° 17	Costruzione di una variante tra le progr.ve Km.che 8+000 e 10+800	11,879
- S.S. n° 17 e n° 212 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico"	./.	

Tab. 2.2.14.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 17 e 212) e "della Val Fortore" Riccia - Fondo Valle Tappino	Costruzione della variante nel tratto tra il Km 255 della S.S. n° 17 e il Km 79+550 della S.S. n° 212: Lotto 1°	12,522
	TOTALE	53,805

Tab. 2.2.14.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: MOLISE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 87 "Sannitica" Variante Ovest di Campobasso	Variante Ovest di Campobasso : collegamento tra le SS.SS.nn. 87 e 618	14,630
	TOTALE	14,630

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 366 "di Agerola"	
Innesto S.S. n° 163 - Innesto S.S. n° 145	Costruzione della galleria di Agerola
- S.S. n° 7/quater "Domiziana"	
Mondragone - Lago Patria	Costruzione della variante di Castelvolturno tra i Km 26+065 e 29+941
- S.S. n° 266 "Nocerina"	
Mercato S.Severino - Nocera Inferiore	Eliminazione di 2 passaggi a livello
- S.S. n° 625 "della Valle del Tammaro"	
Alto Sannio	Completamento della variante di Circello e di sistemazione del tratto Circello - Colle Sannita
- S.S. n° 166 "degli Alburni"	

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 166)	
Roccadaspide - Bellosguardo	Ricostruzione ponte sul Fiume Calore al Km 26+500
- S.S. n° 6 "Casilina"	
S.Pietro Infine - Spartimento degli Abruzzi	Lavori per l'eliminazione del passaggio a livello al Km 181
- S.S. n° 369 "Appulo Fortorina"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 25+000 e 35+000
	Eliminazione situazione di pericolo tra i Km 8+000 e 19+000
- S.S. n° 414 "di Montecalvo Irpino"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 0+000 e 5+000 e tra i Km 10+000 e 16+000
- S.S. n° 7/bis "di Terra di Lavoro"	Consolidamento della volta sottostante la ./.

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 7/bis)	sede stradale e riparazione del piano visibile tra i Km 20+300 e 21+000
- S.S. n° 18/dir.a , n°145 e n° 269 "di Badia di Cava", "Sorrentina" e "del Faito"	Consolidamento del corpo stradalee delle opere d'arte al Km 2+300 della S.S. n° 18/dir.a; al Km 13+300 della S.S. n°145 e al Km 9+100 della S.S. n° 269
"Ofantina"	Consolidamento e riparazione della 1^ campata del viadotto in frana al Km 27+000
- S.S. n° 562/dir "del Golfo di Policastro"	Consolidamento della spalla del ponte della Priora, scalzata dalle piene e sistemazione delle pendici franate
- S.S. n° 7/bis e n° 270 "di Terra di Lavoro" e "dell'Ischia Verde"	Consolidamento del corpo stradale e di opere d'arte pericolanti tra il Km ./.

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 7/bis e 270)	32+500 ed il Km 87+600 della S.S. n° 7/bis e tra il Km 6+000 e 30+000 della S.S. n° 270
- S.S. n° 367 "Nolana - Sarnese"	Rettifica di curve pericolose tra il Km 24+500 e 25+500 ed eliminazione di strettoie e dosso in corrispondenza del ponte sul fiume Cavaiola al Km 24+950
- S.S. n° 158/dir "della Valle del Volturno"	Rimozione di massi pericolanti e consolidamento delle pareti rocciose tra i Km 23+500 e 24+500
	Bonifica e consolidamento di parete rocciosa fortemente degradata tra i Km 30+000 e 32+000
- Raccordo Autostradale A/3 - A/ 16	Impermeabilizzazione in tratti saltuari della galleria di "Monte Pergola" per eliminare il pericolo di ghiaccioli
- S.S. n° 91 "della Valle del Sele"	Consolidamento del corpo stradale in frana al Km 74+400

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 488 "di Roccadaspide"	Consolidamento del corpo stradale per la eliminazione di una zona in frana al Km 16+500
- S.S. n° 447/racc. "di Palinuro"	Consolidamento pendici franate dal Km 0+000 al Km 6+800
- S.S. n° 447 "di Palinuro"	Consolidamento delle pendici franate tra i Km 40+000 e 49+350
- S.S. n° 163 e n° 373 "Amalfitana" e "di Ravello"	Consolidamento di pareti rocciose instabili tra i Km 6+500 e 22+220 della S.S. n° 163 e tra i Km 2+700 e 4+800 della S.S. n° 373
- S.S. N° 163 "Amalfitana	Consolidamento di pareti rocciose instabili tra i Km 25+070 e 35+830

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°87 "Sannitica"	Riparazione del piano viabile e sistemazione idraulica tra i Km 4+000 e 10+000
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Consolidamento del corpo stradale e sistemazione idraulica tra i Km 204+000 e 208+000
- S.S. n° 372 NUOVA TELESINA "Telese - Caianello"	Consolidamento della frana al Km 26+500
- Raccordo Autostradale Salerno - Avellino	Consolidamento del corpo stradale e sue pertinenze tra i Km 10+100 e 13+800 in tratti saltuari
- S.S. n° 403 "della Valle di Lauro"	Sistemazione di curve pericolose tra i Km 0+000 e 1+500 nonchè di opere di consolidamento tra i Km 1+500 e 20+000
- S.S. n° 400/dir "di Castelvetere"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 3+000 e 5+600

Tab. 2.2.15.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 264 "del Basso Volturno"	Riparazione del piano viabile e sistemazione idraulica tra i Km 17+100 e 18+900 (S. Maria La Fossa)
	Riparazione del piano viabile e sistemazione idraulica tra i Km 15+100 e 16+900 (Grezzanise)
- Raccordo Autostradale Benevento - A/16	Consolidamento del corpo stradale e sue pertinenze tra i Km 1+100 e 3+300 in tratti saltuari
- S.S. n° 166 "degli Alburni"	Consolidamento di zona in frana con rafforzamento della pavimentazione tra i Km 20+000 e 38+000
- S.S. n° 562 "del Golfo di Policastro"	Consolidamento della pavimentazione deformata costituente pericolo per la circolazione
- S.S. n° 88 "dei due Principati"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 20+000 e 28+000

Tab. 2.2.15.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 18/dir.a "di Badia di Cava"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 0+000 e 5+500
- S.S. n° 88 , n° 266 e n° 574 "dei due Principati" "Nocerina" e "del Monte Terminio"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 6+500 e 27+500 della S.S. n° 88 ; tra i Km 2+500 e 8+000 della S.S. n° 266 e al Km 0+150 della S.S. n° 574
- S.S. n° 164 "delle Croci di Acerno"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 72+000 e 76+140
- S.S. n° 267 "del Cilento"	Consolidamento della pavimentazione stradale con la eliminazione di curva pericolosa dal Km 12+600 al Km 13+000
- S.S. n° 303 "del Formicoso"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 25+000 e 30+000 nonchè tra i Km 35+000 e 41+000

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 401 "del Volture"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 29+250 e 36+000
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Consolidamento della pavimentazione dissestata costituente pericolo per il pubblico transito tra i Km 100+000 e 130+000
- S.S. n° 163 , n° 366 e n° 373 "Amalfitana" "di Agerola" e "di Ravello"	consolidamento di muri di sostegno e di controripa pericolanti alle Km.che 12+ +850; 30+150; 34+600; 37+100 e 41+300 della S.S. n° 163, alla Km.ca 12+800 della S.S. n° 366 ed alle Km.che 1+200 e 3+ +600 della S.S. n° 373
- S.S. n° 477/racc.a "di Palinuro"	Sistemazione del piano viabile ed opere di presidio tra i Km 0+000 e 7+000

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Sistemazione, miglioramento ed adeguamento del corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 200+100 e 215+207 e tra i Km 106 e 108
- S.S. n° 7/dir.c "Via Appia"	Sistemazione idraulica del torrente Isca e del fiume Ofanto per il consolidamento dei viadotti alle progr.ve Km.che 6+100 e 7+700
- S.S. n° 212 "della Val Fortore"	Riparazione piano viabile tra i Km 5 e 17 e tra i Km 43 e 49+670
- S.S. "Ofantina"	Completamento del viadotto in corrispondenza della franá al Km 5+800
- S.S. n° 372 "Nuova Telesina"	Riparazione del piano viabile e sue pertinenze in tratti saltuari lungo l'intero tronco

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 90 "delle Puglie"	Rettifica altimetrica al Km 20+100 in corrispondenza del nuovo Comune di Adriano Irpino
- S.S. n° 158/dir "della Valle del Volturno"	Riparazione del corpo stradale e costruzione di opere di regimentazione delle acque meteorologiche nel tratto compreso tra i Km 1+000 e 3+500
- S.S. n° 145/dir "Sorrentina"	Installazione di barriere metalliche in tratti saltuari tra la S.S. n° 145/dir e la linea ferroviaria Napoli - Sorrento
- Raccordo Autostradale A/3 - A/16 "Salerno - Avellino" e BN + A/16	Consolidamento del corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 3+300 e 11+050 del Raccordo Benevento - A/16 e tra i Km 24+500 e 30+400 del raccordo Salerno - Avellino
- S.S. n° 158 "della Valle del Volturno"	Riparazione del piano viabile e sistema- ./.

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 158)	zione idraulica in tratti saltuari tra i Km 80+000 e 93+100
- S.S. n° 430 "della Valle del Garigliano"	Riparazione del piano viabile e sue pertinenze in tratti saltuari
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Consolidamento del corpo stradale tra le progr.ve Km.che 234+000 e 235+900
	Sistemazione idraulica tra i Km 223+800 e 226+500; 240+000 e 242+000; 250+500 e 252+000
- S.S. n° 268 "del Vesuvio"	Rifacimento del piano viabile e della sovrastruttura stradale tra i Km 18+700 e 19+200 e tra i Km 23+850 e 24+900
- S.S. n° 400 "di Castelvetere"	Consolidamento e ripristino del piano viabile tra i Km 11+600 e 12+300

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 87 "Sannitica"	Riparazione del piano viabile e sistemazione idraulica tra i Km 25+000 e 30+000
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Riparazione del corpo stradale e sistemazione delle pertinenze stradali nel tratto ricadente nel Comune di Capua tra i Km 199+500 e 203+500
- S.S. n° 88 "dei due Principati"	Consolidamento delle scarpate lato monte e sistemazione idraulica tra i Km 55+000 e 59+600
- S.S. n° 265 "dei Ponti della Valle"	Consolidamento del corpo stradale e sistemazione idraulica tra i Km 15+000 e 20+700
- S.S. n° 400/dir "di Castelvetere"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 2+800 e 8+400

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 264 "del Basso Volturno"	Riparazione del piano viabile e sistemazione idraulica tra i Km 26+500 e 40+700
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Riparazione del piano viabile e sue pertinenze nel tratto compreso tra i Km 157+000 e 158+000
- S.S. n° 303 "del Formicoso"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 13+700 e 14+700
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 360+000 e 363+000
	Consolidamento del corpo stradale tra le progr.ve Km.che 311+000 e 333+000
- S.S. n° 158 "della Valle del Volturno"	Costruzione di opere di sostegno e consolidamento del corpo stradale tra i Km 60+ +000 e 65+000

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 158 "della Valle del Volturno"	Costruzione di opere di sostegno e consolidamento del corpo stradale tra i Km 56+130 e 69+000
- S.S. n° 7 e n° 430 "Via Appia" e "della Valle del Garigliano"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 164+000 e 177+000 della S.S. n° 7 e tra il Km 12+000 e 34+800 della S.S. n° 430
- Raccordo Autostradale A/3 - A/16 "Salerno - Avellino"	COnsolidamento del piano viabile degradato tra i Km 16+400 ÷ 18+000 e tra i Km 28+400 e 29+850
- S.S. n° 6 e n° 608 "Casilina" e "Teano"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 158+000 e 187+000 della S.S. n° 6, nonchè tra i Km 6+000 e 13+000 della S.S. n° 608

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 7 e n° 430 "Via Appia" e "della Valle del Garigliano"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 160+000 e 183+500 della S.S. n° 7, nonchè tra i Km 3+600 e 35+000 della S.S. n° 430
- S.S. n° 7/bis, n° 87 e n° 264 "Via Appia" "Sannitica" e "del Basso Volturno"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 17+000 e 20+000 della S.S. n° 7/bis nonchè tra i Km 7+000 e 9+000 della S.S. n° 87 e tra i Km 27+000 e 40+000 della S.S. n° 264
- S.S. n° 7/quater e n° 264 "Domiziana" e "del Basso Volturno"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 49+000 ÷ 50+800 della S.S. n° 7/quater nonchè tra i Km 1+100 e 10+500 della S.S. n° 264

Tab. 2.2.15.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 7/dir.c "Via Appia"	Consolidamento del corpo stradale tra le progr.ve Km.che 0+300 e 1+300 e tra le progr.ve Km.che 5+000 e 5+500
- S.S. "Ofantina"	1° tronco : consolidamento del corpo stradale al Km 1+090
	2° tronco : consolidamento del corpo stradale all'innesto della S.S. Ofantina con la S.S. n° 7 "Appia" , al Km 349+400
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Consolidamento del corpo stradale e del piano viabile tra il Km 37+150 e il Km 37+750
	Consolidamento del corpo stradale e zone in frana al Km 150+130 e 151+180
- S.S. n° 87 "Sannitica"	Consolidamento del corpo stradale al Km 57+650 e tra i Km 81+800 e 82+500, nonchè del ponte sul fiume Volturno al Km 59+700

Tab. 2.2.15.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S.n° 87 "Sannitica"	Sostituzione di pavimentazione stradale in basolato lavico, dissestata, tra i Km 4+500 e 5+500
- S.S. n° 88 "dei due Principati"	Consolidamento del corpo stradale ai Km 37+000, 41+800, 44+500 e 44+900
- S.S. n° 90/bis "delle Puglie"	Consolidamento del corpo stradale dal Km 3+500 al Km 4+000 e dal Km 19+000 al Km 20+000
- S.S. n° 91 e n° 165 "della Valle del Sele" e "di Mater Domini"	Lavori di consolidamento della pavimentazione e zone in frana
- S.S. n° 145 "Sorrentina"	Consolidamento e riparazione della scogliera a protezione dei muri di sostegno tra il Km 13+430 ed il Km 13+950

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 145 "Sorrentina"	Consolidamento del corpo stradale mediante ricostruzione di muri al Km 12+840 e riparazione del piano viabile tra i Km 6+970 e 7+270
- S.S. n° 158 e n° 158/dir "della Valle del Volturno"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 36+000 e 99+000 della S.S. n° 158, nonchè tra i Km 11+000 e 14+500 della S.S. n° 158/dir
- S.S. n° 158/dir "della Valle del Volturno"	Consolidamento e bonifica dei costoni rocciosi in tratti saltuari tra i Km 7+000 ÷ 15+000 ed i Km 15+500 e 23+500
	Consolidamento e bonifica dei costoni rocciosi in tratti saltuari tra i Km 24+500 e 30+000
- S.S. n° 163 "Amalfitana"	Consolidamento e riparazione della scogliera tra i Km 35+700 ed il Km 35+900 a protezione dei muri di sostegno del corpo stradale

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 163 "Amalfitana"	Lavori di consolidamento dei costoni rocciosi mediante bonifica ed installazione di rete metallica tra il Km 23+100 ed il Km 29+370
- S.S. n° 164 "delle Croci di Acerno"	Consolidamento del corpo stradale in frana al Km 55+750
	Consolidamento del corpo stradale franato tra i Km 12+800 e 13+090
	Consolidamento del corpo stradale al Km 60+150
- S.S. n° 166 "degli Alburni"	Consolidamento della pavimentazione stradale e sistemazione di zone in frana dal Km 20+000 al Km 38+000
- S.S. n° 212 "della Val Fortore"	Consolidamento del corpo stradale ai Km 15+550 e 23+000, nonchè tra le Km.che 44+000 e 46+000

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 264 "del Passo del Volturno"	Costruzione di un muro di controripa nonchè risanamento del piano viabile tra i Km 39+300 e 39+900
- S.S. n° 266 "Nocerina"	Consolidamento del corpo stradale e del piano viabile tra il Km 0+800 ed il km 9+500 in tratti saltuari
- S.S. n° 267 "del Cilento"	Riparazione della frana al Km 40+700
- S.S. n° 268 "del Vesuvio"	Consolidamento del corpo stradale e del piano viabile tra il Km 5+200 ed il Km 18+700 in tratti saltuari
- S.S. n° 270 "dell'Ischia Verde"	Consolidamento del corpo stradale mediante la costruzione di muri tra il Km 9++400 e il Km 27+500
	Consolidamento del corpo stradale e del piano vibile tra il Km 21+420 ed il Km 26+750 in tratti saltuari

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 303 "del Formicoso"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 41+600 e 41+950
- S.S. n° 367 "Nolana Sarnese"	Consolidamento del corpo stradale e del piano viabile tra il Km 10+000 ed il Km 14+800 e tra il Km 20+200 ed il Km 27++500
- S.S. n° 369 "Appulo Fortorina"	Consolidamento dei ponticelli alle Km.che 11+500 e 16+500 e del corpo stradale in frana alle Km.che 22+000 e 24+800
- S.S. n° 400/dir "di Castelvetere"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 5+800 ÷ 6+600 e tra i Km 7+200 ÷ 7+700
- S.S. n° 414 "di Monte Calvo Irpino"	Consolidamento del ponte sul fiume "Miscano" al Km 15+000

Tab.2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 447/racc "di Palinuro"	Consolidamento del corpo stradale e zone in frana dal Km 7+000 al Km 13+500
- S.S. n° 488 "di Rocca d'Aspide"	Sistemazione della zona in frana in località Retara
- S.S n° 517 "Bussentina"	Consolidamento della pavimentazione e riparazione zona in frana dal km 30+000 al km 39+000
- S.S. n° 562 "del Golfo di Policastro"	Riparazione e consolidamento delle strutture del ponte sul fiume Mingardo
- S.S. n° 574 "del Monte Terminio"	Consolidamento dei costoni rocciosi mediante bonifica ed installazione di rete metallica tra il Km 10+300 ed il Km 29++150

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 267 "del Cilento"	Costruzione di una variante tra i km 15+820 e 16+160 e miglioramento del corpo stradale tra i Km 15+600 e 16+350
- S.S. n° 18 e n° 163 "Tirrena Inferiore" e "Amalfitana"	Consolidamento di pareti rocciose instabili al Km 51+290 della S.S. n° 18 ed ai Km 10+700 ; 11+200; 12+100; 13+650; 17+250; 20+750 e 24+900 della S.S. n° 163
- S.S. n° 87 e n° 369 "Sannitica" e "Appulo Fortorina"	Consolidamento della spalla lato Campobasso del viadotto in località Morcone e di ripristino del c.s. lungo la S.S. n° 87 e di consolidamento del corpo stradale franato alla Km.ca 46+800 della S.S. n° 369
- S.S. n° 145 e n° 145/dir "Sorrentina"	Costruzione della variante di Castellammare di Stabia: Lotto 1° - 2° stralcio

Tab. 2.2.15.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 90/bis "delle Puglie"	
Benevento - Savignano	Sistemazioni varie intero tratto:
	Lotto 2° (Km 36 ÷ 41)
	Sistemazioni varie intero tratto: completamento Lotto 2° dal Km 36 al Km 41
- Raccordo Autostradale Benevento - A/16	Conferimento di caratteristiche autostradali al tratto compreso tra i Km 0+000 e 12+745
- S.S. n° 88 e n° 372 "dei due Principati" e "Telesina"	Costruzione collegamento diretto Telese-- Benevento Lavori di completamento delle tratte tra gli svincoli Fondo Valle Tammaro - Ponte (Sezz. 37 ÷ 245) e Solopaca - Telese (Sezz. 611 ÷ 720)

Tab. 2.2.15.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 7 e n° 265 "Via Appia" e "dei Due Ponti"		
Capua - Maddaloni	Costruzione della variante di Caserta:	
	Completamento Lotto 1°	15,764
- Raccordo Autostradale Benevento - A/16		
Benevento - S.S. n° 88	Costruzione del prolungamento tra la S.S. n° 7 e la S.S. n° 88 - Lavori di completamento tra la S.S. n° 212 e la S.S. n° 88:	
	Lotto 2°	7,138
- S.S. n° 88 e n° 18 "dei due Principati" e "Tirrena Inferiore"		
Napoli - Salerno	Costruzione della variante di Salerno:	
	Lotto 2° - 1° stralcio	24,619

Tab. 2.2.15.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 400 "di Castelvetere"		
Parolise - Montemarano	Sistemazioni ed adeguamento tra i Km 5+500 e 11+200	14,720
- S.S. n° 90 "delle Puglie"		
Calore - Ariano Irpino	Lavori di costruzione della variante tra i Km 14+000 e 15+050 per l'eliminazione viziosità Ponte Melito	3,467
- S.S. n° 6 "Casilina"		
S.Pietro Infine - Spartimento degli Abruzzi	Completamento dei lavori per la eliminazione del passaggio a livello al Km 181	1,810
- Autostrada Salerno - Reggio Calabria A/3	Opere di consolidamento località Carcuni	11,578

Tab. 2.2.15.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 145 e n° 145/dir "Sorrentina"	Costruzione della variante di Castellammare di Stabia:	
	Lotto 1° - 1° stralcio	25,058
- S.S. n° 7 "Via Appia"		
Caserta - Benevento	Raddoppio della galleria Avellola presso Benevento	11,598
- S.S. n° 267 "del Cilento"		
Area Cilento	Sistemazioni varie tra i Km 12+750 e 29+000	2,535
- S.S. n° 7 "Via Appia"		
Caserta - Benevento	Adeguamento ed ammodernamento del tratto compreso fra S.Maria a Vico e Montesarchio:	
	Km 231+480 + 234+123	1,349
	TOTALE	119,636

Tab. 2.2.15.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 7 e n° 265 "Via Appia" e "dei Due Ponti"		
Capua - Maddaloni	Costruzione della variante di Caserta :	
	Lotto 2°	15,000
- S.S. n° 88 e n° 18 "dei due Principati" e "Tirrena Inferiore"		
Napoli - Salerno	Costruzione della variante di Salerno:	
	Lotto 2° - 3° stralcio	5,000
- S.S. n° 90/bis "delle Puglie"		
Benevento - Savignano	Sistemazioni varie intero tratto escluso 2° lotto (dal Km 36 al Km 41)	4,827
- S.S. n° 163 "Amalfitana"	Sistemazione tratto ./.	

Tab. 2.2.15.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 163)	Positano - Maiori:	
	Lotto 1° : 12+240 ÷ 19+725	3,065
	Lotto 2° : 24+110 ÷ 28+000	3,180
	Lotto 3° : 29+540 ÷ 34+060	3,036
	Lotto 4° : 34+060 ÷ 34+700	2,950
- Autostrada A/3		
Salerno - Reggio Calabria	Lavori di sistemazione e adeguamento dell'asta di svincolo al Km 22+750 dell'Autostrada SA-RC con raccordo alla variante esterna di Battipaglia lungo la S.S. n° 18	6,670
- S.S. n° 7 e n° 430 "Via Appia" e "della Valle del Garigliano"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 164+000 e 177+000 della S.S. n° 7 e tra il Km 12+000 e 34+800 della S.S. n°430:	
	Perizia dei lavori di completamento tra i Km 175+000 e 176+500	0,500

Tab. 2.2.15.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 267 "del Cilento"	Costuzione di una variante tra i Km 21+050 e 21+380	0,545
- S.S. n° 145 e 145/dir "Sorrentina"	Prosecuzione della variante di Vico Equense	19,888
- S.S. n° 91 " della Valle del Sele"		
Area industriale di Grottaminarda	Sistemazione tratto compreso tra Grottaminarda e il costruendo complesso FIAT	6,133
- S.S. n° 7/quater "Domiziana"		
Garigliano - Napoli	Sistemazioni varie tra i Km 17 e 42	6,260
	Lavori di completamento del tratto tra i Km 17 e 42	7,000

Tab. 2.2.15.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 268 "del Vesuvio"		
S.Giovanni - Torre Annunziata	Completamento della sistemazione intero tratto:	
	Lotto 4°	7,800
	Lavori di completamento del lotto 4°	7,800
- S.S. n° 19 e n° 426 "delle Calabrie" e "di Polla"		
Sicignano - Sala Consilina	Costruzione della variante di Polla	13,240
- S.S. n° 7 "Via Appia"		
Caserta - Benevento	Adeguamento e ammodernamento del tratto compreso fra S.Maria a Vico e Montesarchio:	
	Km 235+200 ÷ 237+950	1,161
	Km 237+950 ÷ 241+650	1,334

Tab. 2.2.15.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Sistemazioni varie tratto Bivio Ostigliano - Vallo Scalo	7,500
- S.S. n° 91 "della Valle del Sele"	Sistemazione in tratti saltuari	6,133
- S.S. n° 145 e n° 145/dir "Sorrentina"	Costruzione della variante di Castellammare di Stabia: Lavori di completamento del lotto 1° - 2° stralcio e del -	33,452
	T O T A L E	162,474

Tab. 2.2.16.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 16 "Adriatica"	Rafforzamento del viadotto Cillarese
- S.S. n° 100 "di Gioia del Colle"	Ammodernamento tratto tra il Km 4+500 e Km 42+700 : Lotto 4°
- S.S. n° 98 "Andriese - Coratina" Andria - Bitonto	Adeguamento del tratto tra il Km 38+000 (tangenziale Andria) e il Km 70+500 (tangenziale Bitonto): Lotto 2°
- S.S. n° 91/ter "Dir. Irpina" Accadia - Deliceto	Sistemazione tra i Km 13+800 e 14+160
- S.S. n° 89 "Garganica" Peschici - Vieste	Rettifica plano-altimetrica tra i Km 94+ +300 e 95+480

Tab. 2.2.16.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento
	Lavori occorrenti per la eliminazione di situazioni di pericolo mediante:
- S.S. n° 7/ter "Salentina"	interventi di sistemazione lungo la variante esterna all'abitato di Campi Salentina
- S.S. n° 16 "Adriatica"	risanamento della sovrastruttura stradale ammalorata tra i Km 887+000 e 894+600 e riparazione di opere d'arte
- S.S. n° 97 "delle Murge"	riparazione del corpo stradale e sue pertinenze dissestato dal Km 23+358 al Km 28+000
- S.S. n° 459 "di Parabita"	risanamento della sovrastruttura stradale gravemente dissestata nel tratto compreso dal Km 20 al Km 29+612 comprendente anche la traversa interna all'abitato di Alezio
- S.S. n° 580 "di Ginosa"	sistemazione di gravi viziosità planimetriche in tratti saltuari

Tab. 2.2.16.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 604 "di Alberobello"	sistemazione di n°7 strettoie pericolose
- S.S. n° 100 "di Gioia del Colle"	
Gioia - Innesto S.S. n° 7	Sistemazione tra i Km 55+700 e 58+100
- S.S. n° 16 "Adriatica"	
Lecce - Maglie	Ammodernamento tra i Km 977+774 e 978+892
Tangenziale di Bari	Costruzione area di svincolo zona Japigia - Triggiano

Tab. 2.2.16.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Cerignola - Bari	Costruzione della variante tra Cerignola e Bari:	
	Lotto 5°	38,113
- S.S. n° 89 "Garganica"		
Manfredonia - Vieste	Sistemazione in sede ed in variante del tronco Manfredonia - Vieste:	
	Lotto 3° : dalla località Tor di Lupo a Mattinatella	23,857
- S.S. n° 101 "Salentina di Gallipoli"		
Lecce - Gallipoli	Costruzione della variante di Galatone	44,309
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Brindisi - Lecce	Costruzione della variante di Brindisi:	
	./.	

Tab. 2.2.16.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 16)	Lotto 2° : dalla Sez. 34 alla Sez. 147	15,976
Bari - Brindisi	Ammodernamento da due a quattro corsie del tratto Torre a Mare - Mola di Bari tra i Km 811+000 e 820+212	19,556
- S.S. n ° 634 "delle Grotte Orientali"		
Innesto S.S. n° 100 - Innesto S.S. n° 377	Sistemazione dal Km 16 al Km 29 compresa variante di Conversano	21,727
- S.S. N° 106 "Jonica"		
Metaponto - Taranto	Ammodernamento del tratto compreso tra i Km 452+215 e 485+ +850 :	
	Lotto 1°: dal Km 452+215 al Km 461+350	27,236
	Lotto 5°: dal Km 480+628 al Km 485+850	16,659

Tab. 2.2.16.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 16 e n° 613 "Adriatica" e "Brindisi - Lecce"	Costruzione della variante di Lecce:	
	Lotto 3°	17,298
- S.S. n° 17 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico"		
Confine Compartimentale - Foggia	Sistemazione tratto tra i Km 273+400 e 284+300	17,747
	Sistemazione tratto tra i Km 305 e 318	9,819
- S.S. n° 98 "Andriese Coratina"		
Cerignola - Andria	Ammodernamento del tratto tra il Km 8+500 ed il Km 19+800:	
	Ponte Ofanto - Km 8+750	3,793
- S.S. n° 89 "Garganica"	./.	

Tab. 2.2.16.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 89)		
Manfredonia - Foggia	Sistemazione del tratto terminale di penetrazione all'abitato di Foggia con ampliamento di un cavalcavia ferroviario al Km 202+520	8,429
- S.S. n° 96 "Barese"		
Bari - Modugno	Ammodernamento tratto tra Bari e Modugno con caratteristiche di asse attrezzato :	
	1° stralcio	0,997
	2° stralcio	0,998
	3° stralcio	0,999
- S.S. n° 379 "di Egnazia"		
Torre Canne - Brindisi	Ammodernamento del tratto tra i Km 40+864 e Km 46+670	2,630

Tab. 2.2.16.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 378 "di Altamura"		
Trani - Corato	Ammodernamento e collegamentc della S.S. n° 378 nel tratto tra: Asse attrezzato - A/14 - S.S. n° 98	25,223
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Cerignola - Bari	Costruzione ponte sul fiume Ofanto	4,493
- S.S. n° 580 "di Ginosa"		
Ginosa - Taranto	Costruzione di un viadotto nello abitato di Laterza	1,477
	T O T A L E	301,336

Tab. 2.2.16.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 98 "Andriese - Coratina"		
Cerignola - Andria	Ammodernamento del tratto tra il Km 6+500 e il Km 19+800	31,707
- S.S. n° 96 "Barese"		
Bari - Modugno	Ammodernamento tratto tra Bari e Modugno con caratteristiche di asse attrezzato	12,007
	4° stralcio	0,999
- S.S. n° 379 "di Egnazia"	Lavori di completamento del tratto tra i Km 40+864 e 46+670	10,000
- S.S. n° 16 "Adriatica"	Miglioramento tratto Monopoli - località l'Assunta dal Km 847+300 al Km 855+500	3,029
	1° stralcio bis (Km 848+500 + 849+600)	0,982
	./.	

Tab. 2.2.16.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 16)	2° stralcio (Km 849+600 ÷ 850+500)	0,989
	TOTALE	59,713

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n°103 "di Val d'Agri"	Completamento della variante di Craco - Lotto 2° - 2° stralcio
Corleto - Innesto S.S.n° 277	Completamento della variante di Ciriglia-no tra i Km 107 ÷ 110
- Raccordo Autostradale Sicignano - Potenza	Completamento svincolo Buccino
	Lavori occorrenti per l'eliminazione di una situazione di pericolo mediante:
- S.S. n° 407 "Basentana"	Rifacimento dei giunti di dilatazione fra i Km 20 e 87
- S.S. n° 96/bis "Barese"	Sistemazione di curve pericolose tra i Km 0+000 e 30+000
- S.S. n° 303 "del Formicoso"	Sistemazione di curve pericolose e ripristino del corpo stradale fra i Km 60 e 87

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 19 "delle Calabrie"	Installazione di reti di protezione su pareti rocciose e sistemazione idraulica fra i Km 85+000 e 130+000 nel tratto Sala Consolina - Bivio Pecorone
- S.S. n° 176 "della Valle del Basento"	Difesa idraulico-forestale fra i Km 24+000 e 34+000
- S.S. n° 104 "Sapri - Jonio"	Costruzione di paratia di pali accostati fra i Km 4+000 e 5+000
- S.S. n° 407 e n° 106 "Basentana" e "Jonica"	Costruzione di uno svincolo fra le strade statali suddette
- S.S. n° 93 "Appulo Lucana"	Bonifica del sottofondo stradale, ricostruzione della sovrastruttura nonchè realizzazione di opere di drenaggio in tratti saltuari tra i Km 41+560 e 75+000

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 303 "del Formicoso"	Bonifica del sottofondo stradale, ricostruzione della sovrastruttura nonchè realizzazione di opere di drenaggio in tratti saltuari tra i Km 78+000 e 92+300
- Raccordo Autostradale Sicignano - Potenza	Risanamento del sottofondo stradale e ricostruzione della sovrastruttura nei tratti in galleria Marmo - Potenza e svincolo Picarno - Potenza
- S.S. n° 92 "dell'Appennino Meridionale"	Risanamento sottofondo stradale e rifacimento della sovrastruttura in tratti saltuari tra i Km 118+000 e 168+000
- S.S. n° 19 "delle Calabrie"	Risanamento sottofondo stradale e rifacimento della sovrastruttura in tratti saltuari tra i Km 93+850 e 147+500
- S.S. n° 407 "Basentana"	Ricostruzione della sovrastruttura stradale tra il Km 5+200 e il km 11+600 e tra il Km 86+500 e il Km 89+500

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 176 "della Valle del Basento"	Sistemazione di scarpate, costruzione di gabbionate, drenaggi e tombini tra i Km 24+000 e 34+000
- S.S. n° 19 "delle Calabrie"	Ripristino di difese spondali del torrente Brignacolo nonchè costruzione di speroni a rinforzo di un muro di sostegno
"Sinnica"	Costruzione di un muro di argine e tirantatura di un muro di sostegno tra la stretta di Episcopia ed il viadotto "Manca di sotto"
	Costruzione di argini per difesa spondale e sistemazione di una frana in corrispondenza del Viadotto "Sinni"
- S.S. n° 95 "di Brienza"	Opere di consolidamento, di regimazione idraulica a difesa del corpo stradale ai Km 7+750 , 12+900 , 28+500 , 36+500 ed in tratti saltuari tra i Km 9+000 e 32+000, nonchè protezione di scarpate instabili con rete metallica plasticata tra i Km 22+000 e 23+500

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 276 "dell'Alto Agri"	Costruzione di gabbionate, muri di controripa ed opere d'arte minori ai Km 8+300, 16+800 , 45+000 ed in tratti saltuari tra i Km 4 e 45
- S.S. n° 103 "di Val d'Agri"	Opere di attraversamento e di sostegno tra i Km 101+400 e 102+300 , di rafforzamento del ponte al Km 105+500 nonchè di riparazione saltuaria del corpo stradale tra i Km 101+400 e 105+500
- Raccordo Autostradale Sicignano - Potenza	Opere di riparazione idraulica di fossi, canali e corsi d'acqua interferenti con le sedi autostradali tra i Km 0+000 e 4+500 e tra il Km 25+800 e Potenza, nonchè sistemazione saltuaria del corpo autostradale nei tratti suddetti
- S.S. n° 585 "Fondo Valle del Noce"	Opere di consolidamento del corpo stradale e di scarpate in frana, in tratti saltuari tra i km 18+500 e 27+250
- S.S. n° 169 "di Genzano"	Ricostruzione del ponte sul fiume Bradano al Km 33+100

Tab. 2.2.17.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento
- Strada Fondo Valle Sinni	Sistemazione e difesa idraulica:
	Lotto 4° - 2° stralcio

Tab. 2.2.17.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 95 "di Brienza"		
Collegamento Racc. Autostradale Potenza alla strada Fondo Valle d'Agri ed A/3 presso Atena Lucana	Sistemazione intero tratto:	
	Lotto 1° - 1° stralcio	18,293
	Lotto 1° - 2° stralcio	13,834
	Lotto 4°	22,884
	Lotto 5°	13,639
- S.S. n° 93 e n° 303 "Appulo Lucana" e "del Formicoso"		
Nuovo itinerario Potenza - Melfi	Costruzione del Lotto 5° :	
	1° stralcio	22,168
	2° stralcio	44,240

Tab. 2.2.17.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 407 "Basentana"	Completamento del tratto compreso tra lo svincolo di Potenza Est e lo scalo di Brindisi di Montagna	13,182
	TOTALE	148,240

Tab. 2.2.17.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 106 e n° 598 "Jonica" e "di Fondo Valle d'Agri"	Sistemazione di un incrocio pericoloso tra le strade statali 106 e 598	0,850
- S.S. n° 93 "Appulo Lucana"	Sistemazione di curve pericolose tra i Km 50 e 70	0,700
- Strada Fondo Valle Sinni	Collegamento autostradale SA-RC con la S.S. n° 585 di Lauria	15,000
- Nuovo itinerario Potenza-Melfi	Allacciamento della Melfi - Potenza alla S.S. n° 167 "dei Laghi di Monticchio"	4,100
- S.S. n° 92 "dell'Appennino Meridionale"	Adeguamento tratto tra la S.S. n° 598 e inizio variante invaso Sinni (S.Arcangelo - Noepoli)	3,750
	TOTALE	24,400

Tab.2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 18	
"Tirrena Inferiore"	
Praia a Mare - S. Eufemia	Costruzione della variante di S.Eufemia ed allacciamento aeroporto:
	Lotto 1°
	Lotto 2°
- S.S. n° 108	
"Silana di Cariati"	
Grimaldi - Campora - S.Giovanni	Sistemazione del tratto compreso tra i Km 19+420 e 34+500
- S.S. n° 177	
"Silana di Rossano"	Sistemazione e consolidamento del corpo stradale e delle opere d'arte tra i Km 30+000 e 69+000 e 89 ÷ 110
- S.S. n° 280 e n° 280/racc	Allargamento a quattro corsie dell'intero tronco delle S.S. n° 280/racc compresa la galleria Sansinato
	Allargamento S.S. n° 280/racc (galleria Sansinato - Città) Lavori di completamento

../..

Tab.2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 280 e 280/racc)	Costruzione di 4 passerelle pedonali
- S.S. n° 280	
"dei due Mari"	
Raccordo Lamezia - Catanzaro	Lavori di ripristino e consolidamento del viadotto di Marcellinara
	Lavori di completamento del viadotto Marcellinara
- S.S. n° 481	
"della Valle del Ferro"	
Noepli - Amendolara	Costruzione della variante alla S.S. n° 481 per il collegamento dell'Alto Jonio alla Lucania Meridionale:
	Lotto 1° - 2° stralcio - CS
	Lotto 2° - 1° stralcio - CS
- S.S. n° 522	
"di Tropea"	Lavori occorrenti per il completamento degli svincoli con il centro abitato di Briatico ai Km 18+800 e 20+100 - RC -

./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
	Lavori occorrenti per l'eliminazione di situazioni di pericolo:
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Consolidamento viadotto "Canale Grande" al Km 254+800 - CS -
	Ripristino del corpo stradale tra i Km 454+455 - CZ -
	Ripristino e consolidamento del piano viabile tra i Km 514+500 e 514+700 - RC -
- S.S. n° 19 "delle Calabrie" Tronchi vari	Rafforzamento del corpo stradale e sovrastruttura stradale al Km 276+307
	Ricostruzione corpo stradale tra i Km 226 e 256
- S.S n° 18 "Tirrena Inferiore"	Eliminazione innesto a raso presso Sorgineto

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 19 "delle Calabrie"	Sistemazione del tratto compreso tra i Km 278+000 e 279+000
	Sistemazione e ricostruzione opere idrauliche tra i Km 351 e 365
- S.S. n° 19/bis	Costruzione opere sostegno regimazione acque tra i Km 2 e 5
- S.S. n° 19/dir	Consolidamento fondazioni ponte "Pesipe" al Km 23+370 e sistemazioni tra i Km 15+000 e 35+000
	Sistemazione e miglioramento dell'intero tratto
- S.S. n° 92 "dell'Appennino Meridionale"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 8+000 e 12+500
- S.S. n° 105 "di Castrovillari"	Rafforzamento del corpo stradale tra i Km 43 e 45

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 106 "Jonica"	Sistemazione frana al Km 222
	Consolidamento opere d'arte tra i Km 135 e 176
	Consolidamento e difesa delle fondazioni del viadotto "Balestra" tra i Km 21 e 22
	Rafforzamento della sovrastruttura stradale in tratti saltuari tra i Km 183+300 e 245+500 compresa la regimazione delle acque superficiali
	Ricostruzione di opere di presidio per consolidamento corpo stradale e rafforzamento sovrastruttura tra i Km 246 e 290 - CZ -
	Prolungamento della galleria Capannello
	Prolungamento galleria Capannello (1° completamento)
	Rafforzamento e ripristino piano viabile in tratti saltuari fra i Km 62 e 72
	Indagini geognostiche fra i Km 394+200 e 415+200

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 106/bis "Jonica"	Riparazione ponticello e regimazione acque tra i Km 0+000 e 6+000
- S.S. n° 107 "Silana Crotonese"	Ricostruzione opere di presidio ed opere idrauliche tra i Km 114+857 e 181+265
	Rafforzamento fondazioni viadotto "Acquaferrata" e consolidamento pendici
	Bonifica scarpate rocciose e ricostruzione opere di presidio corpo stradale tra i Km 0 e 36
	Rafforzamento corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 141+300 e 170+000
- S.S. n° 107/dir. "Silana Crotonese"	Ricostruzione opere di presidio e contenimento corpo stradale tra i Km 0+000 e 17+250
- S.S. n° 108/bis "Silana di Cariati"	Ricostruzione impalcato ponte "Savuto"

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 108/ter	Rafforzamento e risanamento corpo stradale Km 16 e 58
- S.S. n° 109 "della Piccola Sila"	Sistemazione movimenti franosi e costruzione opere dipresidio tra i Km 163+095 e 176+000 Sistemazione e miglioramento dell'intero tratto tra i Km 148 e 153 Ricostruzione di nuova sede del ponte sul fiume Soleo al Km 137 - CZ -
- S.S. n° 109/bis "della Piccola Sila"	Sistemazione e miglioramento del tratto compreso tra i Km 0 e 8
- S.S. n° 109/ter "della Piccola Sila"	Sistemazione movimenti franosi tra i Km 3+300 e 11+900
- S.S. n° 110 "di Monte Cucco e di Monte Pecoraro"	Ricostruzione ponte al Km 26+500 e sistemazione frana al Km 22+000

./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 111 "di Gioia Tauro e Locri"	Ripristino e consolidamento del corpo stradale tra i km 22+500 e 28+000 Ricostruzione opere di rafforzamento e presidio tra i Km 22+150 e 33+990 Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento del corpo stradale tra i Km 34+600 ÷ 34+800 e 38+290 ÷ 41+650
- S.S. n° 111/dir	Ripristino opere di presidio e consolidamento corpo stradale Km 17+000 e 20+760 Consolidamento corpo stradale e sistemazione scarpate km 0 ÷ 4 - RC -
- S.S. n° 112 "d'Aspromonte"	Ripristino del corpo stradale tra i Km 45+600 ÷ 46+900 Ripristino del corpo stradale tra i Km 77+500 ÷ 82+000 Lavori urgenti per il rafforzamento corpo stradale tra i Km 44 e 45+600 e tra i Km 46+000 e 51+000 Indagini geognostiche tra i Km 44+600 e 46+200 - RC -

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 112)	Indagini geognostiche tra i Km 8+000 e 44+000 - RC -
	Indagini geognostiche tra i Km 58+600 e 59+100
- S.S. n° 179 "del Lago Ampollino"	Sistemazione e miglioramento del tratto fra i Km 25 e 45 - CZ -
- S.S. n° 180 "di Cropani"	Consolidamento corpo stradale e sistemazione scarpate Km 0 ÷ 18 - CZ -
- S.S. n° 182 "delle Serre Calabre"	Sistemazione e miglioramento del tratto compreso tra Vibo Valentia e Serra S.Bruno
	Sistemazione e miglioramento del tratto compreso tra Bivio Montecucco e Bivio Russomanno
- S.S. n° 183 "Aspromonte Jonio"	Ricostruzione e consolidamento del corpo stradale per la riattivazione del transito tra i Km 25 e 31 ./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 183)	Ricostruzione e consolidamento del corpo stradale per la riattivazione del transito tra i Km 31 e 35
	Consolidamento corpo stradale e sistemazione scarpate Km 59 ÷ 63 - RC -
	Opere di salvaguardia del corpo stradale e sistemazione scarpate al Km 28 - RC -
- S.S. n° 184 "delle Gambarie"	Ricostruzione opere di presidio del corpo stradale tra i Km 0+000 e 15+000
- S.S. n° 280 "dei Due Mari"	Indagini geognostiche tra i Km 25+600 e 30+600
- S.S. n° 280 e n° 109/bis rac.	Indagini geognostiche completamento del tronco di allacciamento a Nord di Catanzaro
- S.S. n° 481 "della Valle del Ferro"	Protezione corpo stradale lungo alveo torrente "Ferro" Km 0 ÷ 10
	Consolidamento corpo stradale e sovrastruttura Km 25 ÷ 48+550

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 382 "di Chiaravalle"	Sistemazione e miglioramento dell'intero tratto
- S.S. n° 492 "di Savelli"	Sistemazione movimenti franosi e ricostruzione opere idrauliche e di sostegno tra i Km 6 e 55
	Regimazioni idrauliche tra i Km 6 e 61
- S.S. n° 501 "di Mongiana"	Ricostruzione opere d'arte tra i Km 3 e 38
- S.S. n° 504 "di Mormanno	Rafforzamento del corpo stradale e della sovrastruttura tra i Km 6 e 28
- S.S. n° 522 "di Tropea"	Ripristino corpo stradale tra i Km 15 e 18
- S.S. n° 534 "di Gammarota e degli Stompi"	Sistemazione frane, rafforzamento sovrastruttura e ricostruzione muri tra i Km 0+000 e 10+000

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 535 "del Savuto"	Costruzione tratto in frana tra i Km 5+ +000 e 20+000
- S.S. n° 536 "di Acquaro"	Costruzione opere di presidio tra i Km 47+500 e 47+800 - RC -
	Rafforzamento della sovrastruttura stradale tra i Km 24 e 30 - RC -
	Consolidamento e ripristino corpo stradale ed opere d'arte in tratti saltuari fra i Km 35+600 e 51+800
- S.S. n° 559 "di Luzzi"	Rafforzamento del corpo stradale al Km 12 - CS -
	Ricostruzione Ponte S.Vito al Km 4+012 - CS -
	Consolidamento corpo stradale Km 2 e 18 - CS -

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- A/3	Rafforzamento sovrastruttura per adeguamento nuovi carichi e sistemazione giunti:
	Lotto 1/1
	Lotto 1/2
	Lotto 1/3
	Lotto 1/4
	Lotto 1/5
	Lotto 1/6
	Lotto 1/7
	Lotto 1/8
	Lotto 1/9
	Lotto 1/10
	Lotto 1/11
	Lotto 1/12
	Riparazione dei giuntj di dilatazione tra i Km 60+094 e 69+722
	Miglioramento della pavimentazione stradale su alcuni viadotti tra i Km 0+000 e 76+000
	./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(A/3)	Miglioramento della pavimentazione stradale in tratti saltuari tra i Km 0+000 e 76+000
	Rafforzamento del piano viabile alle progr.ve Km.che 376+250, 376+900 e 379++050
	Sistemazione ed integrazioni di giunti di dilatazione sui viadotti tra i Km 148+442 e 244+727
	Sistemazione ed integrazione di giunti di dilatazione tra i Km 244+727 e 296++500
	Lotto 1/13
	Lotto 1/14
	Lotto 1/15
	Lotto 1/16
	Lotto 1/17
	Riparazioni piano viabile con rifacimento dei giunti di dilatazione su alcuni viadotti tra i Km 54+745 e 114+150
	Sistemazione ed integrazioni di giunti di dilatazione su alcuni viadotti tra i Km 406+500 e 442+920
	./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(A/3)	Sistemazione ed integrazione di giunti di dilatazione tra i Km 244+727 e 296++500
	Sistemazione ed integrazione di giunti di dilatazione tra i Km 176+595 e 207++741
	Sistemazione ed integrazione di giunti di dilatazione tra i Km 0+000 e 119++500
	Sistemazione ed integrazione di giunti di dilatazione tra i Km 296+500 e 338++000 e tra i Km 411+500 e 423+000
	Rafforzamento e miglioramento sovrastrutture stradali tra i Km 245 e Km 290
	Rafforzamento e miglioramento sovrastrutture stradali tra i Km 297+000 e Km 379++190
	Rafforzamento e miglioramento sovrastruttura stradale tra i Km 108 e Km 124
	Rafforzamento e miglioramento sovrastrutture in tratti saltuari tra i Km 55+000 e 104+000
	Ripristino e rafforzamento sovrastruttura stradale tra i Km 207+741 e 244+727

./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(A/3)	Riparazione, impermeabilizzazione e ripavimentazione dell'impalcato metallico del viadotto sulla fiumarella del Noce tra i Km 122+188 e 122+423
	Sistemazione giunti di dilatazione tra i Km 370+000 e 411+500
	Sistemazione ed integrazione giunti tra i Km 338 e 370
	Riparazione del piano viabile con rifacimento dei giunti di dilatazione tra i Km 133+046 e 138+325
	Lotto 2/2
	Lotto 2/3
	Lotto 2/4
	Lotto 2/4bis
	Lotto 2/9
	Lotto 2/11
	Lotto 2/13
	Lotto 2/15
- A/3 Salerno - Reggio Calabria	Adeguamento manufatto autostradale sul torrente Turrina (Km 328 + 400)

Tab. 2.2.18.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- A/3	
Salerno - Reggio Calabria - Raccordo	Costruzione di uno svincolo per il ripristino della viabilità in comune di Pedivigliano
	Collegamento delle SS.SS. nn° 19 e 108/bis - Lotto 2° : costruzione dello svincolo di Pedivigliano (Lavori di completamento)
	Svincolo in località Gallico
	Indagini geognostiche zone Torbido - Servio - Taggine
- S.G.C.	
Crotone - Cosenza	Costruzione dello svincolo Moccone (ricadente nel 1° tronco - Lotto 4°)
	Lavori occorrenti per l'eliminazione di ulteriori situazioni di pericolo
- S.S. n° 18	
"Tirrena Inferiore"	Consolidamento viadotto Castello al Km 317+650 - CS -
	Consolidamento corpo stradale in frana al Km 325

./.

Tab. 2.2.18.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 18)	Consolidamento corpo stradale al Km 325 (completamento)
	Ricostruzione impalcato sesta campata ponte sul fiume Mesina Km 466+060 - CS -
- S.S. n° 19	
"delle Calabrie"	Consolidamento corpo stradale in frana tra i Km 280+350 e 280+450
	Consolidamento corpo stradale al Km 294+500 tra Marzi e Carpanzano - CS -
- S.S. n° 19/dir "delle Calabrie"	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento del corpo stradale e della sovrastruttura stradale in tratti saltuari - CZ -
- S.S. n° 92	
"dell'Appennino Meridionale"	Rafforzamento corpo stradale tra i Km 0+000 e 6+000
	Rafforzamento corpo stradale tra i Km 7+600 e 10+000
- S.S. n° 105	
"di Castrovillari"	Rafforzamento del corpo stradale lungo tratti saltuari tra i Km 10+000 e 16+000 - CS -

./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 105)	Rafforzamento corpo stradale tra i Km 38 e 57 - CS -
- S.S. n° 106 Vecchia	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento corpo e sovrastruttura stradale in tratti saltuari tra i Km 218+000 e 240+000 - CS -
- S.S. n° 107 "Silano Crotonese"	Rafforzamento corpo stradale e costruzione opere di presidio tra i Km 132 + 168 - CZ -
- S.S. n° 108 "Silana di Cariati"	Rafforzamento corpo stradale, opere di arte e di presidio lungo tratti saltuari tra i Km 0+000 e 31+500 - CS -
- S.S. n° 108/ter "Silana di Cariati"	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento del corpo e della sovrastruttura stradale in tratti saltuari tra i Km 10+000 e 68+000 - CS -

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 109 "della Piccola Sila"	Sistemazione scarpate di monte e ricostruzione opere di presidio, in tratti saltuari tra Bivio Cafarda e bivio S.S. n° 179 - CS -
	Ricostruzione opere di presidio e consolidamento corpo stradale nel tratto bivio Manile - Stazione Cutro - CZ -
- S.S. n° 110 "di Monte Cucco e Monte Pecoraro"	Rafforzamento e consolidamento del corpo stradale tra i Km 22 e 44
	Ricostruzione opere di presidio, regimazione idraulica e rafforzamento corpo stradale tra i Km 44 + 74
- S.S. n° 111/dir "di Gioia Tauro e Locri"	Ripristino pavimentazione ed opere di sostegno tra i Km 16 e 20 - RC -
- S.S. n° 112 "d'Aspromonte"	Ricostruzione opere di sostegno e sovrastrutture Km 4+000 e 30+000 (Sinopoli - S.Cristina) - RC -

./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 112)	Ricostruzione opere di presidio e regimazione idraulica tra i Km 72+000 e 82+000
	Ricostruzione opere di presidio e regimazione idraulica tra i Km 82+000 e 95+000
- S.S. n° 112/dir "d'Aspromonte"	Ricostruzione opere di presidio e contenimento corpo stradale al Km 9+700
- S.S. n° 177 "Silana di Rossano"	Rafforzamento corpo stradale, consolidamento pendici rocciose in tratti saltuari dal Km 59+735 al Km 76+500
	Rafforzamento corpo stradale tra i Km 78+000 e 83+000
- S.S. n° 180 "di Cropani"	Ricostruzione opere di presidio e consolidamento del corpo stradale tra i Km 0+000 e 18+000
- S.S. n° 181 "di Maida e Squillace"	Sistemazione scarpate di monte e ricostruzione opere di presidio e regimazione idraulica tra i Km 0 e 44 - CZ -

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 182 e n° 18	Rafforzamento sovrastruttura ed opere di arte Km 0 + 6 della S.S. n° 182 e Km 423+000 e 439+000 della S.S. n° 18
- S.S. n° 182 "delle Serre Calabre"	Ricostruzione opere di presidio e regimazione idraulica tra i Km 10 e 50 - CZ -
- S.S. n° 183 "Aspromonte Jonio"	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento corpo stradale tra i Km 23 e 31
- S.S. n° 278 "di Potame"	Ripristino viabilità interrotta al Km 42 (S.Pietro Amantea) - CS -
- S.S. n° 278 variante	Consolidamento corpo stradale in frana al Km 36+980
	Consolidamento corpo stradale in frana al Km 38+000
	Consolidamento corpo stradale in frana tra i Km 33 e 39

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 279 "Silana di Rose"	Consolidamento corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 0 e 43+118 - CS -
- S.S. n° 280 VECCHIA	Ricostruzione opere di presidio, regimazione idraulica e consolidamento corpo stradale in tratti saltuari - CZ -
- S.S. n° 383 "di Mandatoriccio"	Ricostruzione opere di presidio corpo stradale e rafforzamento sovrastruttura Km 0 ÷ 18 - CZ -
- S.S. n° 481 "della Valle del Ferro"	Ripristino corpo stradale in frana tra i Km 29+000 e 38+000 - CS -
- S.S. n° 492 "di Savelli"	Ricostruzione opere di presidio del corpo stradale e sovrastruttura stradale tra i Km 0+000 e 61+650
- S.S. n° 501 "di Mongiana"	Rafforzamento sovrastruttura e ricostru- ./.

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 501)	zione opere d'arte e di presidio fra i Km 9+000 e 19+000
	Rafforzamento sovrastruttura e ricostruzione opere d'arte tra i Km 19+000 e 29+ +000
- S.S. n° 504 "di Mormanno"	Consolidamento corpo stradale e pendici rocciose lungo tratti saltuari tra i Km 0+000 e 22+000 - CS -
- S.S. n° 522 "di Tropea"	Ricostruzione opere di presidio corpo stradale Km 6 ÷ 8 - RC -
- S.S. n° 531 "di Cropalati"	Rafforzamento corpo stradale tra il Km 11 e 15+800 - CS -
	Consolidamento corpo stradale in frana tra i Km 8+500 e 10+000 - CS -
- S.S. n° 536 "di Acquaro"	Sistemazione idraulica a difesa del manufatto sul fiume Marapotano tra i Km 6+050 e 6+430

Tab. 2.2.18.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 536)	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento corpo stradale tra S.Angelo e Dinami
	Ricostruzione opere di presidio e rafforzamento corpo stradale tra Dinami e Maropati
- S.S. n° 559 "di Luzzi "	Consolidamento corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 0+000 e 22+475 - CS -
- A/3	Sistemazione frane, rafforzamento sovrastrutture ed opere di presidio in tratti saltuari:
	Viadotto Sfalassà
	Vallone Scirò
	Km 22+800 + 28+600
	Km 261+535
	Km 277+850
- S.G.C. Cosenza - Crotone	Adeguamento antisismico delle strutture dell'impalcato sul viadotto Cannavino alla progr.va 8+400

Tab. 2.2.18.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 106 "Jonica"		
Reggio Calabria - Catanzaro	Sistemazione tratto tra i Km 43 e 48 :	
	Lotto 2° - variante di Bova Marina	24,792
	Variante di Soverato (tratto dal Km 163 al Km 168+450)	30,965
- S.S. n° 106 "Jonica"		
Sibari - Amendolara	Ammodernamento del tratto tra i Km 370+600 (Sibari) e 394+200 (Amendolara) - Lotto 3°/ter Lavori di completamento della variante di Trebisacce	17,549
Reggio Calabria - Monasterace M.	Lavori occorrenti per la rettifica plano-altimetrica tra le progr.ve Km.che 7+000 e 9+500	9,861
Catanzaro Lido - Nova Siri	Ammodernamento ed adeguamento tra i Km 393+840 (Amendolara) e 415+480 (Nova Siri):	
	Lotto 5°	42,869

Tab. 2.2.18.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 280 e S.S. n° 280/Racc.	Conferimento di caratteristiche autostradali: lotto 1° : tra il Km 0+000 (S.Eufemia) e 11+100 (svincolo di Maida)	7,662
- S.S. n° 522 "di Tropea"		
Bivio Angitola - Tropea	Costruzione della variante dal Km 13+300 (S.S. n° 522) al Km 0+500 (S.S. n° 182)	3,419
	Costruzione variante dal Km 13+ +300 della S.S. n° 522 al Km 0+ +500 della S.S. n° 182 - Lavori di completamento	20,561
- S.S. n° 536 "di Acquaro"		
S.Angelo - Taurianova	Costruzione della variante di Polistena	12,812
- A/3	Opere di consolidamento e completamento della galleria M.Renazza	9,269

Tab. 2.2.18.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore"	Consolidamento viadotto Canalgrande tra i Km 254 e 256	3,611
	Consolidamento corpo stradale in frana al Km 320+600 in località Belvedere di Paola	0,720
	T O T A L E	184,090

Tab. 2.2.18.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 106 "Jonica"		
Catanzaro Lido - Nova Siri	Ammodernamento e adeguamento tra i Km 393+840 (Amendolara) e 415+480 (Nova Siri):	
	Lotto 4° - 1° stralcio	13,263
	Lotto 4° - 2° stralcio	18,179
- S.S. n° 280/Racc. e n° 109/bis "dei Due Mari" e "della Piccola Sila"		
Area Catanzaro	Completamento tronco di allacciamento S.S. n° 280/Racc. - S.S. n° 109/bis 1° stralcio: tangenziale di Catanzaro	12,851
- S.S. n° 280 e n° 280/Racc. " dei Due Mari"		
Lamezia Terme - Catanzaro	Sistemazione tra i Km 25+600 (Guidacci) e 30+500 (Sansinato)	
	Lotto 1° - 1° stralcio	15,000

Tab. 2.2.18.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 106 "Jonica"	Prolungamento della galleria paramassi in località "Copanello" (2° completamento)	0,932
- S.S. n° 184 "delle Gambarie"	Opere di presidio e rafforzamento corpo stradale ai Km 7+500 e 14+000	0,200
- S.S. n° 535 "del Savuto"	Ricostruzione del Ponte Ischia-romana al Km 7+200	0,995
- S.G.C. Cosenza - Crotone	Costruzione del tronco 3° - Lotto 1°	30,300
- S.S. n° 183 "Aspromonte Jonio"	Ricostruzione opere di presidio rafforzamento corpo stradale tra i Km 31 e 34	0,517

Tab. 2.2.18.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 559 "di Luzzi"	Ricostruzione muro di controripa crollato al Km 8+150	0,260
	Consolidamento corpo stradale in frana tra i Km 6+000 e 12+000 e 13+500 e 22+475	0,690
- S.S. n° 112 "d'Aspromonte"	Lavori necessari per la riapertura al transito e per la sistemazione delle tratte maggiormente dissestate:	
	Galleria A - Km 44+500 S.Cristina	8,000
	Galleria B - Km 58+500 Zillastro	5,000
	Galleria C - Km 61+500	7,000
	Lavori diversi:	
	Km 0+000 ÷ 44+000	10,500
	Km 44+000 ÷ 58+000 - 62+000 ÷ 70+000	7,570
	Km 58+000 ÷ 62+000	4,000
- S.S. n° 280 "dei Due Mari"	Lavori occorrenti per la sistemazione fra innesto raccordo	

./.

Tab. 2.2.18.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. 280)	autostradale e la S.S. n° 280/ /Racc. :	
	Lotto 1° (Km 25+600 ÷ 29+000) - 2° stralcio	8,796
	Lavori occorrenti per la sistemazione fra innesto raccordo autostradale e S.S. n° 280/Racc. :	
	Lotto 2°	15,253
	Lotto 3°	21,569
- S.S. n° 280 e n° 280/Racc. "dei due Mari"	Conferimento di caratteristiche autostradali:	
	Lotto 1°: tra il Km 0+000 (S.Eufemia) e 11+100 (svincolo di Maida) - lavori di completamento	12,022
- S.S. n° 481 "della Valle del Ferro"	Costruzione della variante alla S.S. n° 481 per il collegamento dell'Alto Jonio alla Lucania Meridionale	
	Lotto 2° - 1° stralcio - CS lavori di completamento	6,767

Tab. 2.2.18.C

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
	T O T A L E	199,664

Tab.2.2.19.A

PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88
SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 117 "Centrale Sicula"	
Nord - Sud	Sistemazione ed ammodernamento:
	Lotto 2° - 2° stralcio : tra i Km 5+100 e 6+800
- S.S. n° 118 , n° 122 e n° 189	Sistemazione dei collegamenti viari in relazione all'assetto del Quadrivio Spinasanta ed ammodernamento tra i Km 57+ +500 e 66+000:
	Lotto 3° - 1° stralcio
- S.S.V.	
Ragusa - Pozzallo	Costruzione del tratto compreso tra Modica e Pozzallo : 2° Lotto
- S.S. n° 194 "Ragusana"	
Catania- Ragusa - Pozzallo	Ammodernamento del tratto tra i Km 17+ +000 e 20+300 ed eliminazione incrocio Km 28+400

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 187 "di Castellammare del Golfo" Palermo - Trapani	Costruzione della variante agli abitati di Balestrate e Trappeto
- S.S. n° 121 "Catanese"	Prima sistemazione del tratto tra i Km 142+230 (bivio S.Caterina) e 163+650 (Bivio Villalba)
- Autostrada: Punta Raisi - Mazara del Vallo	Costruzione del raccordo con il porto di Mazara
- S.S. n° 121 "Catanese"	Costruzione di galleria artificiale in corrispondenza del movimento franoso al Km 238+300
- Autostrada: Palermo - Catania	Completamento riparazione e sistemazione dei giunti di dilatazione e delle opere connesse sui viadotti:
	"Simeto" carreggiata Catania - Palermo tra i Km 176+950 e 179+200

./.

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(Autostrada: PA - CT)	"Barrattina 1° e 2°" tra i Km 25+500 e 26+100
	tra i Km 80+326 e 83+994
	tra i Km 84+718 e 88+800
	tra i Km 90+916 e 101+656
	"Girgi" , "Sacchitello" e "Russi" tra i Km 121+960 e 124+300
	"Gelsi 1°" - "Gelsi 2°" - "Gelsi 3°" - "Calderari" tra i Km 125+100 e 129+200
	"Cannatello" carreggiata PA-CT tra i Km 86+400 e 88+800 carreggiata CT-PA a parziale integrazione interventi già eseguiti
	"Palumba" carreggiata CT-PA tra i Km 83++342 e 83+500 e "Cannatello" carreggiata CT-PA tra i km 84+719 e 86+930
	"Irosa" - "S.Giuseppe" - "Irosa" sul fiume Imera - "Palumba 1° e 2°" - "Ciampanella" carreggiata PA-CT fra i Km 80+326 e 83+190; "Viadotto Irosa"carreggiata CT-PA tra i Km 80+326 e 80+868
	"Tesauro" carreggiata CT-PA tra i Km 100++700 e 103+220

./.

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(Autostrada: PA-CT)	"Tesauro" carreggiata PA-CT tra i Km 100+700 e 103+220
	Viadotti Cefalà (Km 7+215) - Casteldaccia (Km 8+391) - Perriera (Km 9+154) - Cubo (Km 9+755) - Milicia (Km 10+240)
	"Garbinogora" (Km 40+247)
	"Imera 1°" (Km 57+146) e "Imera 2°" (Km 59+484)
	"Ponte 5 Archi" (Km 95+760)
	"Daino" dal Km 93+650 al Km 94+048 e "Consiglio" tra i Km 95+178 e 95+442
	Lavori occorrenti per l'eliminazione di situazioni di pericolo mediante:
- S.S. n° 113 "Settentrionale Sicula"	costruzione di opere drenanti e di presidio tra i Km 205+000 e 220+000
	costruzione di opere di protezione del c.s. dalle mareggiate e di opere di presidio in tratti saltuari tra i Km 223+320 e 241+000
	costruzione opere di difesa e presidio tra i Km 302+000 e 307+000 in tratti saltuari ./.

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 113)	consolidamento di movimenti franosi tra i Km 74+500 e 75+600
	rettifica di gravi viziosità plano-altimetriche e rifacimento opere d'arte tra i Km 331+130 e 332+960
	rettifica di gravi viziosità plano-altimetriche e rifacimento opere d'arte tra i Km 332+960 e 334+460
	varianti alle curve pericolose tra i Km 116+300 e 117+400
	rettifiche plano-altimetriche tra i Km 119+020 e 119+360 e tra i Km 124+880 e 129+650
	rettifica plano altimetrica con costruzione di viadotto tra i Km 183+250 e 183+400
- S.S. n° 114 "Orientale Sicula"	Bonifica e protezione di pareti rocciose tra i Km 15+000 e 50+000
- S.S. n° 115 "Sud Occidentale Sicula"	Consolidamento vetusti ponti ai Km 280+ +171 e 281+200 ed adeguamento della ./.

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 115)	carreggiata tra i Km 340+300 e 352+300
	Consolidamento di muri di sostegno e di pareti rocciose tra i Km 295+000 e 358+ +000
	Allargamento sede stradale e rettifica plano-altimetrica tratto tra i Km 378+ +200 e 380+000 presso l'abitato di Noto
	Allargamento sede stradale tra i Km 391+500 e 392+800
	Eliminazione di situazioni di pericolo mediante intervento di consolidamento di movimento franoso tra i Km 99+450 e 99+ +542 ed eliminazione di curva pericolosa tra i Km 129+900 e 130+400
	Consolidamento corpo stradale tra i Km 236+500 e 261+000
	Impianto o sostituzione di giunti sui viadotti Mintina Km 202+950, della Madonna Km 204+600 e al Km 229+900 sul fiume Salvo
- S.S. n° 116 "Randazzo Capo d'Orlando"	Bonifica delle scarpate rocciose tra i Km 12+100 e 12+450 e costruzione opere di presidio tra i Km 18+500 e 19+900

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 117/bis "Centrale Sicula"	Allargamento del ponte al Km 2+050 e costruzione di opere di difesa e presidio tra i Km 0+000 e 5+800
- S.S. n° 118 "Corleonese Agrigentina"	Costruzione opere difesa e presidio e ripresa del p.v. in tratti saltuari tra i Km 26+600 e 39+000 e realizzazione della illuminazione della galleria al km 34+700
- S.S. n° 119 "di Gibellina"	Rettifica di viziosità plano-altimetriche e rifacimento di opere d'arte in dissesto tra i Km 15+000 e 16+200
- S.S. n° 120 "dell'Etna e delle Madonie"	Costruzione opere di presidio e consolidamento del corpo stradale tra i Km 12+500 e 32+350
	Rettifiche plano-altimetriche e costruzione opere di presidio e consolidamento c.s. tra i km 63+500 e 68+500
	Allargamento strettoie al Km 104+200 e sistemazione idraulica al Km 105+530

Tab.2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 120)	Costruzione opere di presidio e consolidamento del corpo stradale tra i Km 145+ +000 e 155+000 e rettifica plano-altimetrica al Km 169+800
- S.S. n° 121 "Catanese"	Costruzione di opere di difesa, bonifica e presidio del c.s. tra i Km 39+770e 58+ +600
- S.S. n° 188/c "Centro Occidentale Sicula"	Costruzione opere drenanti e di sostegno c.s. Km 2 e 18
- S.S. n° 121 "Catanese"	Costruzione opere di difesa, bonifica e rettifica plano-altimetrica tratto tra i Km 98+000 e 125+100 Riparazione del corpo stradale e ricostruzione opere difesa e presidio tra i Km 165+000 e 253+000 Rifacimento dei giunti ed impermeabilizzazione viadotti: Km 212+000

./.

Tab.2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. n° 121)	Km 214+000 Km 241+600 e 242+000
- S.S. n° 122 "Agrigentina"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 26+265 e 31+600
- S.S. n° 123 "di Licata"	Consolidamento del corpo stradale tra i Km 12 e 16
- S.S. n° 124 "Siracusana"	Consolidamento e ricostruzione di opere d'arte, bonifica di pareti rocciose e riparazione c.s. tra i Km 33+300 e 63+ +000; e tra i Km 78+800 e 119+800
- S.S. n° 185 "di Sella Mandrazzi"	Risanamento di cedimenti del corpo stradale e pareti rocciose tra i Km 24+000 e 45+000
- S.S. n° 186 "di Monreale"	Rettifiche saltuarie tra i Km 18+000 e 25+000

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 188 "Centro Occidentale Sicula"	Rettifica gravi viziosità altimetriche e allargamento del p.v. , integrazione opere di presidio tra i Km 1+400 e 11+770
	Rettifica plano-altimetrica e rifacimento opere d'arte tra i Km 53+000 e 53+800
- S.S. n° 188/c "Centro Occidentale Sicula"	Costruzione di un muro di sottoscarpa al Km 12+800
	Riparazione piano viabile e corpo stradale in tratti saltuari tra i Km 2+000 e 18+000
- S.S. n° 189 "della Valle dei Platani"	Consolidamento corpo stradale dissestato tra i Km 20+300 e 21+200 e tra i Km 39+700 e 43+500
	Impianti di giunti di dilatazione nei viadotti Acquaviva, Macchinese e sul F.Platani
- S.S. n° 194 "Ragusana"	Consolidamento opere d'arte e bonifica pareti rocciose tra i Km 1+820 e 83+000

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

R e g i o n e : SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 285 "di Caccamo"	Costruzione opere drenanti e di sostegno del c.s. tra i Km 11+000 e 18+000
- S.S. n° 286 "di Castelbuono"	Rettifiche plano-altimetriche e costruzione opere presidio e consolidamento c.s. tra i Km 35+500 e 42+380
- S.S. n° 287 "di Noto"	Consolidamento e ricostruzione di opere d'arte e riparazione c.s. dissestato tra i Km 9+000 e 24+900
- S.S. n° 288 "di Aidone"	Costruzione di opere di presidio e ripristino del p.v. tra i Km 32+000 e 34+000
	Costruzione di opere di presidio e ripristino del piano viabile trà i Km 50+200 e 51+900
- S.S. n° 290 "di Alimena"	Costruzione opere di presidio e consoli- ./.

Tab.2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 290)	damento del corpo stradale tra i Km 7+ +900 e 23+600
- S.S. n° 386 "di Ribera"	Rettifica plano-altimetrica e rifacimento opere d'arte tra i Km 37+000 e 40+000
- S.S. n° 514 "di Chiaromonte"	Bonifica pareti rocciose tra i Km 3+950 e 8+000 in tratti saltuari
- S.S. n° 575 "di Troina"	Consolidamento e protezione del copro stradale tra i Km 0+000 e 25+000
- S.S. n° 640 "di Porto Empedocle"	Riparazione e consolidamento del corpo stradale tra i Km 41 e 52
	Sistemazione di innesti ed opere di consolidamento ai Km 19+200, 35+000 e 54+ +050
	Impianto o sostituzione di giunti sui viadotti ai Km 11+400, 12+900, 14+600, 14+700 e 39+600

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- A/29 "Punta Raisi - Mazara"	Costruzione di cunette e rettifica livellette per smaltimento acque tra i Km 7+ +000 e 13+400
	Completamento dei giunti sui viadotti tra i Km 13+500 e 15+100
	Drenaggio delle acque nella galleria Scaletta tra i Km 15+300 e 16+300
	Completamento dei giunti sui viadotti tra i Km 32+000 e 47+500
	Completamento dei giunti sui viadotti tra i Km 48+930 e 50+580
	Completamento dei giunti sul viadotto Cavaseno tra i km 48+930 e 50+580
	Impermeabilizzazione dei viadotti S.Bartolomeo e Mulinello
	Completamento dei giunti sui viadotti Ditta e Isotti tra i Km 80+300 e 82+300
	Completamento dei giunti sui viadotti Nipozzano 1° e 2° tra i Km 78 e 79

Tab. 2.2.19.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento
- A/19 "Palermo - Catania"	Risanamento delle solette ammalorate ed impermeabilizzazione dei viadotti Malpasso 1°, 2° e 3° tra i Km 103+770 e 106+736 carreggiata PA - CT
	Risanamento delle solette ammalorate ed impermeabilizzazione del viadotto Malpasso tra i Km 106+544 e 106+900 carreggiata CT-PA
	Risanamento delle solette ammalorate ed impermeabilizzazione del viadotto Morello tra i Km 106+990 e 112+430
	Risanamento e ricostruzione di solette ammalorate, impermeabilizzazione ed opere varie manutentorie:
	viadotto Morello, tra i Km 106+900 e 110+350 (Lotto 28) e viadotto Morello II, tra i Km 110+350 e 112+400 (Lotto 29 - 30 - 31)

Tab. 2.2.19.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S.V. Licodia Eubea - Libertina		
Innesto S.S. n° 514 - Innesto S.S. n° 417	Costruzione del nuovo itinerario:	
	Lotto 1°	15,376
	Lotto 2° - 1° stralcio	17,362
	Lotto 2° - 2° stralcio	20,146
- S.S.V. Caltanissetta - Gela	Costruzione del nuovo itinerario:	
	Lotto 10° - 2° stralcio	25,479
- S.S. n° 117/bis "Centrale Sicula"		
Nord - Sud Tronco: Enna - Gela	Sistemazione tra i Km 41+748 e 62 con variante all'abitato di Piazza Armerina:	
	Lotto 1°	35,678
	Lotto 2°	31,492

Tab. 2.2.19.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 118 "Corleonese Agrigentina"		
Bolognetta (innesto S.S. n° 121) - Agrigento	Lavori di completamento tra i Km 72+000 e 79+000	5,591
	III Parte - 1° stralcio: tra i Km 87+000 e 98+000	9,157
	III Parte - 2° stralcio: tra i Km 98+000 e 111+907	12,192
- S.S. n° 118, n°122 e n° 189	Sistemazione dei collegamenti viari in relazione all'assetto del Quadrivio Spinasanta ed ammodernamento tra i Km 57+500 e 66+000 :	
	Lotto 3° - 2° stralcio	8,368
- S.S. n° 188 "Centro Occidentale Sicula"		
Marsala - Bivio Manganaro	Sistemazione generale in tratti saltuari tra Chiusa Sclafani Lercara Friddi - 2^ parte Sistemazione del tratto - Bivio Filaga - Lercara Friddi	14,922

Tab. 2.2.19.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- Autostrada: Punta Raisi Mazara del Vallo	Sistemazione idraulica del lotto 24 - 1° stralcio	4,319
- A/19	Risanamento e ricostruzione di solette ammalorate, impermeabilizzazione ed opere varie manutentorie:	
	Viadotto Fiammingo, tra le progressive Km.che 103+877 e 104++073 (lotto 27),	1,243
	Viadotti Malpasso I-II-III (lotto 27)	2,713
	TOTALE	204,038

Tab. 2.2.19.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S.V.		
Licata - Torrente Braemi	Completamento 7° lotto	13,926
- S.S. n° 118 "Corleonese Agrigentina"		
Bolognetta (innesto S.S. n° 121) - Agrigento	IV Parte - 2° stralcio : tra i Km 111+907 e 132+700	10,625
- S.S. n° 118, n° 122 e n° 189	Sistemazione dei collegamenti viari in relazione all'assetto del Quadrivio Spinasanta e ammodernamento tra i Km 57+500 e 66+000:	
	Lotto 3° - 1° stralcio (completamento)	0,450
- S.S. n° 114 "Orientale Sicula"		
Messina - Catania	Ammodernamento del tratto Acireale - Catania	3,750

Tab. 2.2.19.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 124 "Siracusana"		
Vizzini - Palazzolo - Siracusa	Sistemazione e ammodernamento tra il Km 56+700 e 68+800	30,000
- S.S. n° 385 "di Palagonia"		
Palagonia - Caltagirone	Sistemazione e ammodernamento tra l'innesto con la S.S. n° 194 e il Km 45	
	Lotto 1°	6,413
- Autostrada Palermo - Catania	Completamento, riparazione e sistemazione giunti sui viadotti: "Martelle" (Km 17+750) - "Giordinello" (Km 22+468) "S.Leonardo" (Km 23+859)	0,122
- S.S. n° 113/dir. "Settentrionale Sicula"	Revisione ponti in ferro corrosi dalla salsedine tra i Km 11+000 e 33+152	0,800

Tab. 2.2.19.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 115 "Sud Occidentale Sicula"	Rettifiche plano-altimetriche e costruzione di opere di presidio e consolidamento corpo stradale tra i Km 35+000 e 42+380	0,560
- S.S. n° 115 e n° 115/dir.	Impianti di opere idrauliche e di presidio tra i Km 76 e 77 della S.S. n° 115 e tra i Km 0 e 2 della S.S. n° 115/dir.	0,150
- S.S. n° 124 "Siracusana"	Riparazione della sede stradale e miglioramenti planimetrici tra i Km 109+450 e 110+850	0,870
- Nuovo Itinerario Nord-Sud	Costruzione tratto compreso fra l'autostrada Palermo - Catania e Nicosia: Lotto 1°	20,000
- A/19	Risanamento e ricostruzione di solette ammalorate, impermeabilizzazione e opere varie manutentorie :	
	./.	

Tab. 2.2.19.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(A/19)	Viadotti Grada, Gurgazzi, Dirupello, S.Giovanni	1,000
	TOTALE	88,666

Tab. 2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 387 "del Gerrei"	Sistemazione generale tratto dal Km 83+900 al Km 90+300
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda" Km 82+000 ÷ 122+000	Costruzione variante di Tertenia
- S.S. n° 131/dir/Centr. "Diramazione Centrale Nuorese" Abbasanta - Innesto S.S. n° 128	Completamento sistemazione piano viabile a quattro corsie tra Abbasanta e l'innesto con la S.S. n° 128
- S.S. n° 442 "di Laconi e di Uras"	Completamento e sistemazione fra Laconi e Senis
- S.S. n° 131 "di Carlo Felice" Km 142+500 - Porto Torres	Lavori occorrenti per la eliminazione di situazioni di pericolo mediante il consolidamento e rafforzamento del piano viabile in tratti saltuari tra i Km 142+500 e 149+500 e i Km 198+300 e 207+300

Tab.2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 128 "Centrale Sarda"	Consolidamento di n° 11 muri di sostegno tra i Km 63+180 e 84+470
	Regimazione delle acque a protezione del corpo stradale tra i Km 77+550 e 79+150
- S.S. n° 131/dir "Carlo Felice"	Consolidamento della pendice in frana al Km 9+900
- S.S. n° 292 "Nord Occidentale Sarda"	Correzione viziosità planimetriche ripristino ed adeguamento di tombini e sistemazione delle zone marginali del piano viabile in tratti saltuari tra i Km 72+ +000 e 128+000
- S.S. n° 293 "di Giba" Siligua - Giba	Consolidamento del piano viabile e regimazione acque a protezione del corpo stradale tra i Km 30+640 e 66+772
- S.S. n° 195 "Sulcitana"	./.

Tab. 2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
(S.S. 195) Cagliari - Domusdemaria	Correzione viziosità planimetriche e riparazioni di muri pericolanti tra i Km 45+050 e 46+600
- S.S. n° 442 "di Laconi e di Uras"	Consolidamento e rafforzamento del piano viabile gravemente dissestato tra i Km 15+000 e 39+200
- S.S. n° 295 "di Aritzo"	Consolidamento e rafforzamento del piano viabile gravemente dissestato tra i Km 3+000 e 28+000
- S.S. n° 389 "del Buddusò e del Correboi"	Consolidamento del piano viabile tra i Km 10+750 e 14+000 nonchè del ponte in precarie condizioni di stabilità al Km 31+900
- S.S. n° 131 "Carlo Felice"	Risagomature e rafforzamento della pavimentazione tra i Km 84+000 e 105+000

Tab. 2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 128/bis "Centrale Sarda"	Correzioni di gravi viziosità planimetriche tra i Km 83+700 e 87+556
- S.S. n° 132 "di Ozieri"	Riparazione e rafforzamento del piano viabile gravemente dissestato tra i Km 33+500 e Km 36+972 e tra i Km 29 e 32
- S.S. n° 127 "Settentrionale Sarda"	Riparazione e rafforzamento della pavimentazione ammalorata tra i Km 96+800 e 113+500
- S.S. n° 131 "Carlo Felice"	Riparazione e rafforzamento della pavimentazione ammalorata tra i Km 10+500 e 66+000
- S.S. n° 387 "del Gerrei"	Consolidamento del piano viabile e regimazione acque a protezione del corpo stradale tra i Km 48+000 e 61+000
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda"	Bonifica e consolidamento della pendice rocciosa instabile al Km 178+650

Tab. 2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S. n° 387 "del Gerrei" Ballao - S.Vito	Sistemazione generale del tratto tra i Km 62+630 ÷ 63+750
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda"	Completamento Lotto 1/bis : stralcio 1°
- S.S. n° 125 , n° 131 e n° 129	Esecuzione cartografie
	Esecuzione sondaggi nei tratti:
- S.S. n° 387 "del Gerrei"	dal Km 62+000 al Km 83+950
- S.S. n° 131/DCN e n° 129	da Bivio Lula ad Orosei
- S.S. n° 131 "Carlo Felice"	SS.PP. per Muros e S.Martino e la S.S. n° 131
- S.S. n° 131/DCN e n° 129	Variante di Orosei

Tab. 2.2.20.A PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI ESEGUITI

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento
- S.S n° 129 e n° 131	Silanis e Serrenti - Samassi
- S.S. n°131 "Carlo Felice"	Monastir
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda"	Variante abitato di Bonnei
- S.S. n° 131/DCN	Località S.Michele e lo svincolo della S.S. n° 125

Tab. 2.2.20.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 131/dir/Centr. "Diramazione Centrale Nuorese"		
	Costruzione tratto S.Simone - S.Teodoro:	
	Lotto 1°: S.Simone - Budoni	9,992
	Lotto 2°: dal Km 4+115 al Km 8+234	21,896
- S.S. n°131 "Carlo Felice"		
Cagliari - Sanduri	Eliminazione intersezione a raso: svincoli a livelli sfalsati con la S.P. Serrenti - Sanassi	7,179
Km 0+000 ÷ 45+000	Svincoli a livelli sfalsati in corrispondenza variante Monastir:	
	Lotto 1°	10,177
	Lotto 2°	10,023
	Lotto 3°	8,113
	Svincoli a livelli sfalsati con la S.C. per Norbello	1,737

Tab. 2.2.20.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 387 "del Gerrei"	Sistemazione generale del tratto tra i Km 63+750 e 83+000:	
	Lotto 1°	14,329
	Lotto 2°	10,717
	Lotto 3°	11,839
	Lotto 4°	2,879
	Lotto 5°	6,511
- S.S. n° 130 "Iglesiente"		
Decimomannu - Casa Cantoniera Riu Prete	Completamento lavori lotto 1°: tratto Decimomannu - Iglesias	16,005
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda"	Bonifica e consolidamento pendice rocciosa instabile ai Km 177+900 ÷ 181+000	1,467
- S.S. n° 131 "Carlo Felice"	Costruzione di opere di protezio-	

./.

Tab. 2.2.20.B PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
(S.S. n° 131)	ne, consolidamento Km 206+000 + 206+300 (galleria Ghighizzu)	1,412
	TOTALE	134,276

Tab. 2.2.20.C PIANO TRIENNALE '79/81 RIFINANZIATO '79/88

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di lire)
- S.S. n° 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari - Porto Torres	Ammodernamento tratto Sassari - Porto Torres; Lotto C :	
	1° stralcio	19,850
	2° stralcio	9,705
- S.S. n° 126 "Sud Occidentale Sarda"	Correzione viziosità planimetriche, consolidamento muri di sostegno tra i Km 40 e 70; formazione di una banca lato monte a tutela della sicurezza del traffico tra i Km 65+000 e 67+000	1,210
- S.S. n° 125 "Orientale Sarda"	Completamento lotto 1/bis: 2° stralcio	22,500
	TOTALE	53,265

CAPITOLO 3

IL PROGRAMMA STRALCIO 1982 - '87

3.1 Il riferimento legislativo

L'art. 3 della Legge 12 agosto 1982 n. 531 autorizzava per gli anni finanziari 1982-'87 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, secondo le indicazioni e relativi stanziamenti che la medesima legge prevedeva al successivo art. 4.

L'art. 4 stanziava complessivamente la quota di 800 miliardi di lire individuando espressamente tra le priorità le seguenti opere:

- completamento del tratto Grosseto-Livorno della Strada Statale Aurelia per un importo di lire 100 miliardi;
- Completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E 7 (ora E 45) Orte-Cesena per un importo di lire 100 miliardi;
- Completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila--Teramo per un importo di L. 100 miliardi.

Avendo il legislatore preindirizzato l'attribuzione di 300 miliardi, sugli 800 complessivi, il riparto della rimanente cifra di 500 miliardi si rivolse al completamento di alcuni itinerari avviati con il precedente Piano Triennale 1979-'81, senza una articolazione finalizzata in chiave regionale. La stessa procedura della legge non richiedeva alcuna consultazione con gli Enti regionali, a differenza di quanto invece espressamente previsto per la formazione del Piano Decennale.

Nella Tab. 3.1.1 si riporta la disaggregazione per Regioni degli interventi previsti nel Programma stralcio, nella quale si rileva che non tutte le Regioni, alla luce e per effetto di quanto sopra cennato, hanno avuto assegnata una quota della spesa residua complessiva. Ciò anche a motivo della scarsa disponibilità complessiva del finanziamento e la necessità di selezionare la spesa sulle direttrici più importanti.

L'avvio del Programma stralcio, a differenza del Piano triennale '79-'81, ha rispettato i tempi previsti per la modulazione della spesa, come si rileva, peraltro, dalla situazione complessiva indicata nella Tab. 3.1.2 che individua un'attivazione del Programma stralcio attualmente pari al 76 % del totale.

Lo scostamento che si rileva tra progetti approvati e progetti appaltati deriva dalle difficoltà operative connesse alle recenti disposizioni di legge in tema di opere pubbliche cui si è già accennato in precedenza.

Tab. 3.1.1 - PROGRAMMA STRALCIO. SUDDIVISIONE STANZIAMENTI PER REGIONE

R E G I O N I	IMPORTI (miliardi di Lire)	
	Stanziamenti	Aliquota %
VALLE D'AOSTA	42,500	5,3
PIEMONTE	65,000	8,1
LOMBARDIA	60,000	7,5
LIGURIA	30,000	3,7
EMILIA - ROMAGNA	105,000	13,1
UMBRIA	46,500	5,8
TOSCANA	110,000	13,8
LAZIO	43,000	5,4
ABRUZZI *	100,000 (+40,000)	12,5
PUGLIA	30,000	3,7
CAMPANIA	42,000	5,2
BASILICATA	33,000	4,2
CALABRIA	65,000	8,2
SARDEGNA	28,000	3,5
T O T A L I	800,000 (+40,000)	100,00

(*) Legge 12/6/84 n° 230 (AQ : +40 miliardi a imputare sul Cap. 527)

Tab. 3.1.2 - PROGRAMMA STRALCIO. SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30.11.1985 (in miliardi di lire)

R E G I O N I	P R O G E T T I		
	PREVISIONI	APPROVATI al lordo	APPALTATI al netto
VALLE D'AOSTA	42,500	-	-
PIEMONTE	65,000	67,039	60,135
LOMBARDIA	60,000	63,342	74,227 *
LIGURIA	30,000	-	-
EMILIA - ROMAGNA	105,000	112,600	98,749 *
UMBRIA	46,500	39,128	31,739 *
TOSCANA	110,000	100,990	-
LAZIO	43,000	43,000	8,663
ABRUZZI	100,000	93,200	79,158
PUGLIA	30,000	27,753	18,167
CAMPANIA	42,000	3,000	2,850
BASILICATA	33,000	-	-
CALABRIA	65,000	30,000	-
SARDEGNA	28,000	23,930	20,663
T O T A L I	800,000	603,982	394,351

(*) Comprese perizie suppletive.

3.2 Gli interventi del Programma stralcio

Poichè l'art. 6 della Legge 3 ottobre 1985 n. 526 considera fra i criteri principali di formazione del Programma Triennale 1985-'87 anche il completamento degli itinerari previsti dal Programma stralcio 1982-'87, si ritiene indispensabile ai fini conoscitivi il rendiconto dettagliato a livello di singolo intervento della situazione dei lavori ultimati, in corso e da attivare.

Analogamento a quanto già illustrato nel capitolo precedente si presentano nelle pagine successive le situazioni di avanzamento del Piano disaggregate per singole Regioni, in modo da fornire un quadro di riferimento completo delle necessità di completamento.

La suddivisione fra le tre tipologie di lavori viene condotta con i medesimi criteri di imputazione già utilizzati per la spesa del Piano triennale 1979-'81.

Stante la situazione non ancora attivata completamente a livello di cantierabilità di alcuni lotti inseriti nel Programma Stralcio '82-87 non è possibile dettagliare l'insorgere di ulteriori fabbisogni di copertura finanziaria degli interventi.

Va peraltro osservato che l'estendersi dei tempi attuativi di alcune opere e l'adeguamento di altre a richieste motivate emerse in corso lavori pone indubbiamente una problematica cui la legge 526/85 ha inteso corrispondere all'art. 6, prevedendo la possibilità di un accantonamento a favore della ultimazione del Programma Stralcio 1982-87.

L'analisi degli interventi riportati nelle tabelle consente di confermare lo schema operativo di opzione del Piano Triennale 1979-81 verso il potenziamento di alcune direttrici particolarmente significative per la viabilità nazionale. Riferimento cui dovrà raccordarsi lo schema di Programma Triennale 1985-87.

Tab. 3.2.1

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531
SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 33 "del Sempione"		
Gravellona - Domodossola	Ammodernamento del tronco Ornavasso - Domodossola:	
	Lotto 1° : dalla variante di Ornavasso (progr.va 0+000) alla località Megole di Fondo (progr.va 5++500)	18,346
	Lotto 2° : dalla progr.va 5+500 alla località Pieve Vergonte (progr.va 9+300)	22,558
	Lotto 3° : dalla progr.a 9+300 alla località Piedimulera (progr.va 12+750).	19,231
	TOTALE	60,135

Tab. 3.2.2

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531
SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

Regione: VALLE D'AOSTA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 26 "della Valle d'Aosta"		
Tangenziale di Aosta	Costruzione della Tangenziale di Aosta:	
	Lotto 1° : dalla progr.va 0+000 alla progr.va 4+499	11,800
	Lotto 2° : dalla progr.va 4+499 alla progr.va 5+449	10,700
	Lotto 3° : dalla progr.va 5+449 alla progr.va 7+584	10,000
	Lotto 4° : dalla progr.va 7+584 alla progr.va 9+926	10,000
	TOTALE	42,500

Tab. 3.2.3 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 36 "del Lago di Como e dello Spluga"		
Lecco - Trivio di Fuentes	Costruzione superstrada Lecco - Trivio di Fuentes:	
	Lotto 9/bis : raccordo tra il Lotto C e il Lotto 9° e completamento del Lotto 9°	37,983
	Lotto 10° - 2° stralcio	27,975
- S.S. n° 340 "Regina"		
Como - Orio (Conf. Svizzero)	Variante in galleria all'abitato di Brienno (tra la progr.va 13++450 e la progr.va 15+100)	8,269
	T O T A L E	74,227

Tab. 3.2.4 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

R e g i o n e : LIGURIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 28 "del Colle di Nava"		
Fossano - Ceva - Imperia	Variante Colle di Nava :	
	Lotto 5° : da Armo a Cantarana 1° stralcio	15,000
- S.S. n° 29 "del Colle di Cadibona"		
Piana Crixia - Savona	Variante tra i Km 120 e 124+75 (abitato di Dego) : 1° stralcio	10,000
- S.S. n° 45 "di Val di Trebbia"	Lavori di ammodernamento tra Laccio e Torriglia : 1° stralcio	5,000
	T O T A L E	30,000

Tab. 3.2.5 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 16 "Adriatica"		
Pontelagoscuro - Ponte Tavollo	Sistemazione del tronco Viserba - Cesenatico (Km 180+600 - Km 194+ +309) :	
	Lotto 3° : dal Km 187+787 al Km 194+309	20,682
- S.S. n° 9 "Via Emilia"		
Bologna - Piacenza	Tangenziale Nord di Reggio Emilia:	
	Lotto D.- E - 2° stralcio	6,269
- S.G.C. E/45 (già E/7)		
Orte - Perugia - Cesena	Costruzione dell'itinerario internazionale :	
	Lotto 3° - (Ponte Vessa - Lago di Quarto)	34,229
	Lotto 6° - (Sarsina)	37,569
	T O T A L E	98,749

Tab. 3.2.6 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

Regione: TOSCANA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 1 "Via Aurelia"		
Grosseto - Livorno	Ammodernamento del tratto da Follonica a Cecina (Lotti 11°- 12°- 13°):	
	Lotto 11°	26,863
	Lotto 12°	41,385
	Lotto 13°	32,742
	T O T A L E	100,990

Tab. 3.2.7.A PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 3 "Via Flaminia"		
Foligno - Ponte Riccioli	Sistemazione generale	
	Costruzione del Lotto 2/b dal Km 166+982 (S.Pietro) al Km 169+100 (Col Severino)	7,565
	Costruzione del Lotto 3/a dal Km 169+100 (Col Severino) al Km 170+ +400 (Vittiano)	2,868
- S.G.C. E/45 (già E/7)		
Orte - Perugia - Cesena	Costruzione dell'itinerario internazionale :	
	Miglioramento dei servizi di sicurezza da Orte a Perugia	
	Costruzione degli svincoli :	
	S.Liberato	3,669
	S.Damiano - di Todi	1,810
	Marsciano - Collepepe Ripabianca	3,575
	Pontenuovo - De Ruta	4,220
		./.

Tab. 3.2.7.A PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
(S.G.C. E/45)	S.Martino in Campo Torgiano - Madonna del Piano	8,032
	T O T A L E	31,739

Tab. 3.2.7.B

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O APPROVARE

Regione: UMBRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.G.C E/45 (già E/7)		
Orte - Perugia - Cesena	Costruzione dell'itinerario internazionale :	
	Miglioramenti dei servizi di sicurezza da Orte a Perugia	
	Costruzione degli svincoli :	
	Casalina - Madonna dei Bagni	2,168
	Balanzano	2,700
	Lidarno	3,901
	TOTALE	8,769

Tab. 3.2.8.A

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.G.C. Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti		
Civitavecchia - Viterbo	Tronco : Porto di Civitavecchia - Km 85+450 della S.S. n° 1	
	Costruzione del Lotto 2° : dalla strada provinciale Braccianese al Km 81+000 della S.S. n° 1:	
	Lotto 1° - 2° stralcio	8,663
	TOTALE	8,663

Tab. 3.2.8.B

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 7 "Appia"		
Roma - Napoli	Variante Formia - Garigliano Costruzione del Lotto compreso tra la strada provinciale Ausente e il Garigliano :	
	Lotto 2° - 2° tronco - 3° stralcio	22,000
- S.S. n° 2 "Cassia"		
Roma - Viterbo	Ammodernamento del tratto dal Km 41+700 (bivio con la S.S. n°311 "Nepesina") al Km 44 : 4° stralcio	11,500
	T O T A L E	33,500

Tab. 3.2.9

PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORNATA AL 30/11/1985

Regione: ABRUZZI

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- Autostrada A/24 - Assergi - Villa Vomano - Teramo	Lavori relativi alla prima e seconda carreggiata	
	A) LAVORI IN CORSO	
Roma - L'Aquila - Teramo	Tratto Assergi - Villa Vomano	
	Lavori adeguamento pavimentazione ed opere complementari (lotti vari)	23,040
	Tronco Caldarola - Villa Vomano	
	Lotto 3°: tra le progr.ve km.che 7+998 e 8+759 compreso lo svincolo di S. Gabriele	13,473
	Tronco Villa Vomano - Teramo	
	Lotto 3°:tra le progr.ve km.che 5+445 e 9+527 compresa la galleria Urania	42,645
	T O T A L E	79,158
	B) LAVORI DA APPROVARE O DA APPALTARE	
	Tronco: Caldarola - Villa Vomano	
	Lotto 6°: tra le progr.ve km.che 18+887 e 21+178 e collegamento con il 1° lotto	5,900
		5,900

Tab. 3.2.10.A PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Ammodernamento in tratti saltuari da Ponte Romito a Lioni (Prov. di AV) : a) 349+450 ÷ 364+800	2,850
	T O T A L E	2,850

Tab. 3.2.10.B PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

Regione: CAMPANIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. "Ofantina"	Ammodernamento in tratti saltuari da Ponte Romito a Lioni (Prov. di AV)	5,000
- S.S. n° 18 "Tirrena Inferiore" Agropoli - Policarpo	Completamento tratto Ostigliano - Vallo Scalo (Saldatura Lotti "Cassa") (Prov. SA)	19,000
- S.S. n° 212 "della Val Fortore"	Costruzione di un lotto in prossimità di BN anche mediante la sistemazione di parte della viabilità esistente	15,000
	T O T A L E	39,000

Tab. 3.2.11.A PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- Asse Attrezzato Cerignola - Barletta - Bari	Costruzione collegamenti alla S.S. n° 16, all'Autostrada e con la S.S. n° 98: Lotto 1° : Cerignola - S.Ferdinando - S.S. n° 193	18,167
	TOTALE	18,167

Tab. 3.2.11.B PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

Regione: PUGLIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- Asse Attrezzato Cerignola - Barletta - Bari	Costruzione collegamenti alla S.S. n° 16 , all'Autostrada e con la S.S. n° 98 : Lotto 3° - 1° stralcio/B	7,453
	TOTALE	7,453

Tab. 3.2.12 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531
SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

R e g i o n e : BASILICATA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 95 "di Brienza"		
Collegamento Raccordo Aut.le Potenza alla Strada Fondo Valle d'Agri e A/3 presso la Atenea Lucana	Sistemazione intero tratto (Prov. di Potenza) :	
	Lotto 2° : Sud Tito	9,000
	Lotto 3° : Nord Satriano	24,000
	T O T A L E	33,000

Tab. 3.2.13 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531
SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI DA APPALTARE O DA APPROVARE

R e g i o n e : CALABRIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 106 "Jonica"	Variante di Catanzaro Lido (Prov. di CZ)	18,000
	Variante di Davoli in prosecuzione della variante di Soverato (Prov. di CZ)	17,000
	Variante alla S.S. n° 106 nel tratto da Caulonia Roccella a Locri (Prov. RC) - Km 110+550 ÷ 114+240 :	
	Lotto 1°	15,000
	Variante di Palizzi (Prov. RC) Km 48+000 ÷ 50+783:	
	Lotto 1°	15,000
	T O T A L E	65,000

Tab. 3.2.14 PROGRAMMA STRALCIO ex art. 4 Legge 12 agosto 1982 n°531

SITUAZIONE AGGIORANTA AL 30/11/1985

LAVORI IN CORSO

R e g i o n e : SARDEGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 125		
Abbasanta - Siniscola - Olbia	Costruzione del tratto S.Simone - S.Teodoro :	
	Lotto 3° : dal Km 8+234 (S.S. n° 125 - Km 285+500) al Km 11+343 (S.S. n° 125 - Km 289)	20,663
	T O T A L E	20,663

CAPITOLO 4

LE AUTOSTRADE IN CONCESSIONE

4.1 La proposta dell'A.N.A.S.

A seguito dell'approvazione da parte del CIPE del Piano Decennale della viabilità di Grande Comunicazione - come già rammentato nel capitolo 1 - veniva richiesta una integrazione specificamente rivolta al settore delle autostrade in concessione, sentito il Ministero delle partecipazioni statali per quanto di sua competenza.

Per completare il quadro conoscitivo del settore l'ANAS ha ritenuto di estendere la richiesta di maggiori specificazioni anche all'A.I.S.C.A.T. (Associazione Italiana Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), che rappresenta tutte le Autostrade in Concessione.

A seguito delle consultazioni esperite il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS con voto n. 768 del 13 settembre 1985 ha approvato, inoltrandolo al CIPE, lo schema generale riassuntivo di Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione, relativamente alla rete autostradale in regime di concessione.

Gli interventi di immediata attuazione, tutti previsti al titolo II - Programma stralcio - della legge 531/82, si possono sommariamente suddividere e riassumere nei seguenti gruppi:

A) Interventi che la legge ha inteso immediatamente attivare ponendoli a totale carico dello Stato o direttamente o mediante la contrazione di mutui

- Completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, per un importo di L. 100 miliardi (art. 4, comma c)
- Collegamento Bardonecchia-Rivoli per un importo di lire 450 miliardi (di cui 40 per assunzione di partecipazione azionaria nella SITAF - Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus) - art. 6/a-b-c.
- Prosecuzione della costruzione dell'Autostrada Messina--Palermo tra Rocca di Caprileone e Cefalù "nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti". A tal fine è previsto lo stanziamento di 210 miliardi e "l'inserimento nel Piano decennale delle ulteriori necessità" (art. 7).

I suddetti lavori risultano per la maggior parte in corso di esecuzione ed alcuni in corso di avanzata progettazione.

B) Interventi che la legge ha inteso attivare mediante utilizzo delle risorse interne della Società Autostrade

L'art. 13 accorda esplicitamente alla Società Autostrade S.p.A. la proroga di 15 anni del periodo di concessione a fronte degli oneri derivanti dall'ingresso di detta Società nel capitale azionario delle Società Autostrade Torino--Savona e tangenziale di Napoli, nonchè per finanziare la realizzazione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia. La Società quindi mobiliterà le proprie risorse a fronte degli interventi finanziari derivanti dalla partecipazione azionaria della Società Autostrade S.p.A. nella S.A.T. (Società Autostrada Tirrenica: Livorno-Civitavecchia, art. 9) nell'Autostrada Torino-Savona S.p.A. (art. 11) e nella tangenziale di Napoli S.p.A. (art. 12) ed a fronte della realizzazione delle seguenti opere.

- Completamento dell'Autostrada Milano-Napoli mediante la costruzione del collegamento autostradale tra la A1 (Milano-Roma) e la A2 (Roma-Napoli): tronco Fiano-S. Cesareo: Km 46,9 - Importo 871 miliardi.
- Completamento dell'Autostrada Voltri-Gravellona Toce e rispettive diramazioni mediante la costruzione del tronco Stroppiana-Gravellona con diramazione per Sesto Calende - Km 102 - Importo presunto 1.882 miliardi.
- Completamento dell'Autostrada Mestre-Vittorio Veneto con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Pian di

Vedoia - Km 24,3 - Importo presunto 1.037 miliardi.

I suddetti lavori di cui al punto A) sono tutti appaltati, quelli al punto B) sono tutti appaltati od in fase di appalto ad eccezione del tronco Gattico-Feriolo in corso di avanzata progettazione.

Inoltre sono in corso di realizzazione o di progettazione ampliamenti da due a tre corsie di tronchi autostradali in esercizio per circa 380 Km riconducibili agli interventi di "adeguamento" e ciò in forza dell'interpretazione fornita dall'art. 14 della legge 531 all'ambito di operatività del divieto di nuovi appalti contenuto nell'art. 18 bis della legge 492/1975.

Tutte le si elencate iniziative od interventi sono attuabili utilizzando - come si presume - le risorse potenzialmente acquisibili dalla rete affidata in concessione alla Società Autostrade S.p.A. e già in esercizio per Km 2.617 fino al 2018.

C) Interventi che la legge ha inteso attivare mobilitando le capacità di autofinanziamento delle Società Concessionarie

Oltre alle opere di competenza della Società Autostrade S.p.A. già menzionate al precedente punto B), il citato art. 14, sancendo la deroga alla sospensione imposta dall'art. 18 bis della legge 492/75 per interventi di adeguamento, tra i quali la "realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi, che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio", autorizza le Società Concessionarie di autostrade a proporre la costruzione di tali opere di completamento. Queste ovviamente, come per la Società Autostrade dovranno essere inserite negli atti aggiuntivi alle vigenti convenzioni e verranno quindi eseguite in regime di autofinanziamento.

Molte di dette opere, in uno con gli indispensabili interventi volti al recupero di arretrati manutentivi e funzionali hanno trovato collocazione nei nuovi piani finanziari presentati dalle Società Concessionarie all'A.N.A.S. e da questa già da tempo approvata. Va purtroppo lamentato il ritardo con il quale si stanno aggiornando gli strumenti convenzionali delle singole Società, poichè i succitati piani finanziari risultano tuttora in attesa del parere definitivo dei Ministeri del Tesoro e del Bilancio e Programmazione Economica oltre che dal Consiglio di Stato e ciò in relazione alle incertezze derivanti dalle manovre tariffarie - peraltro sempre modeste - ipotizzate nei piani stessi ai fini di un loro equilibrio complessivo.

Comunque, i piani finanziari aggiornati esaminati dall'A.N.A.S., prevedono opere di completamento, di adeguamento e di recupero funzionale per un ammontare complessivo di circa 1.363 miliardi così come risulta dal prospetto di Tab. 4.1.1.

D) Interventi che la Legge ha inteso esplicitamente attivare mediante l'erogazione di contributi a carico dello Stato od il rinvio a successivi provvedimenti legislativi

Indipendentemente da quanto previsto circa i nuovi assetti societari dagli artt. 9, 11, 12 e di cui è cenno al precedente punto B) è stato esplicitamente previsto l'intervento dello Stato (se pur non quantificato e rinviato a successivi provvedimenti legislativi od amministrativi) per le seguenti iniziative:

- Costruzione dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia "nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti" (art. 9)
- Seconda carreggiata dell'Autostrada Torino-Savona nei tratti Carmagnola-Priero Altare con priorità per questo ultimo tratto (art. 11)
- Integrazione dei ricavi della tangenziale di Napoli compensativa della mancata applicazione della tariffa di convenzione (art. 12).

E) Interventi che la legge ha inteso attivare con il concorso di altri Enti

L'art. 5 autorizza l'A.N.A.S. ad "adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti già finanziati, ai valichi di confine e quella al servizio delle grandi aree metropolitane, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo non inferiore al 35% della previsione di spesa, da parte di Enti territoriali ed economici nonchè di Società Concessionarie dei Trafori e delle Autostrade ... .

L'esatta identificazione e quantificazione di interventi di tale tipo, pur risultando chiarissima nella definizione degli itinerari che possono beneficiare di eventuali risorse che il Piano potrà porre a disposizione dell'A.N.A.S. per compartecipare a tali iniziative, risente della persistente carenza di parametri certi ed affidabili, quali la capacità e la volontà di contribuzione di Enti locali, nonchè le residuali capacità di autofinanziamento, se pure parziali, da parte delle Società Concessionarie interessate, parametri peraltro indispensabili per impostare piani finanziari validi a lunga scadenza e per opere di notevole impegno.

Facendo presente che contatti in tal senso sono in corso con talune Regioni ed altri Enti locali per impostare alcune ipotesi di contribuzione e che solo alcune Società Concessionarie hanno accennato a possibilità di autofinanziamento a fronte di manovre tariffarie e prolungamenti del periodo di concessione, gli interventi che possono far capo al succitato art. 5 saranno elencati unitamente a quelli proposti su itinerari non così particolarmente caratterizzati (cfr. punti F e G).

Gli eventuali interventi da attuare ai sensi del cennato art. 5/531 vanno finanziati con le disponibilità previste per l'at

tuazione della legge 526/85 stante la precaria situazione finanziaria del Capitolo ordinario dell'A.N.A.S.

Oltre ai suddescritti gruppi di interventi, tutti riferibili al "programma stralcio - Titolo II" sono da considerare anche gli interventi facenti capo al "Titolo I - piano decennale" e così individuabile:

F) Interventi richiesti dalle Regioni, non esplicitamente previsti dalla legge ma riconducibili agli interventi ammessi dagli articoli 1 e 2.

Come già riportato nella stesura originaria del Piano Decennale in merito agli interventi autostradali, nell'ambito delle necessità emergenti nella formulazione del piano stesso, la legge 531/82 prevede all'art. 2 la possibilità di derogare all'art. 18 bis della legge 16.10.1975 n. 492 e quindi di prevedere nuove costruzioni autostradali. Così come richiesto dallo stesso art. 2, l'A.N.A.S. provvide a suo tempo a richiedere alle Regioni di definire quali itinerari e quali direttrici di grande comunicazione potevano essere ritenute suscettibili di interventi a carattere autostradale anche in relazione ai programmi di sviluppo del territorio.

L'istruttoria delle richieste regionali di deroga all'art. 18 bis è stata sviluppata con criteri diversi da quelli adottati per la rimanenete rete di grande comunicazione in gestione all'A.N.A.S., poichè acquista valore determinante nella scelta autostradale la sussistenza di elevati volumi di traffico quantificabili - al livello attuale delle tariffe - in non meno di 4.000 veicoli teorici medi giornalieri per coprire i costi di gestione, nonchè gli interessi e le quote di ammortamento relativi al costo di costruzione di un miliardo.

Se si tiene conto che il costo delle infrastrutture autostradali ha raggiunto valori di 15 ÷ 25 miliardi al Km ne deriva che solo traffici dell'ordine di 60 ÷ 100 mila veicoli teorici giornalieri e quindi prossimi o addirittura già superiori - alla capacità massima di una arteria avente le caratteristiche (medie) della rete autostradale nazionale possono garantire l'autofinanziamento.

Ne consegue inoltre che il succitato costo delle infrastrutture autostradali, aggravato dagli oneri finanziari, derivanti dal ricorso al mercato del credito e dai sempre crescenti oneri connessi con l'esercizio ed il mantenimento, e di contro la compressione degli incrementi tariffari operata sistematicamente per ragioni socio-economiche connesse con il contenimento del fenomeno inflettivo, non consente alle Società Concessionarie - in genere - alcuna autosufficienza economico-finanziaria.

Pertanto solo con l'erogazione di contributi a carico dello Stato la cui entità è da valutare - anche in questo caso co

me al punto E) - di volta in volta a seconda della capacità finanziaria "residuale" di ogni singola Società e solo con la accertata possibilità di apportare variazioni tariffarie compatibili con la politica generale governativa, risulta possibile prevedere la realizzazione di nuovi tronchi autostradali da costruire e gestire in regime di concessione.

Onde quantificare sin d'ora i succitati due elementi essenziali ed equilibranti di una politica tariffaria (contributo dello Stato ed incremento tariffario) è da tenere presente che una lira aggiuntiva a Km concessa oltre il normale adeguamento tariffario - adeguamento che consente soltanto il riequilibrio gestionale - permette di ridurre il contributo dello Stato di circa 37 miliardi/anno (dati 1984) e che l'attuale tariffa media è di 54,98/Km per l'utenza (43,42 L./Km per le Società).

Indipendentemente dalle suesposte considerazioni, nella Tab. 4.1.2 che viene riportata nella stesura originaria del piano, vengono indicate, a livello di disaggregazione regionale, le proposte di deroga per nuove autostrade, formalmente presentate in sede di formazione del Piano Decennale. Si tratta comunque di direttrici tali da potersi considerare completamenti ed integrazioni di rete, e come tali rientranti anche nella casistica prevista dall'art. 6 della Legge 526/85.

Tab. 4.1.1

OPERE DI COMPLETAMENTO, DI ADEGUAMENTO E DI RECUPERO FUNZIONALE

PREVISTE NEI NUOVI PIANI FINANZIARI NEL PERIODO 1984 - 1989

(in miliardi di Lire correnti)

N°	AUTOSTRADA	SOCIETA'	PIANO FINANZIARIO VOTO ANAS n°/del	AUMENTARE COMPL. INVESTIMENTI PREVISTI
1	Sestri L. - Livorno	S.A.L.T.	712 - 17.7.84	40,5
2	Mestre - Trieste	Autovie - Venete	730 - 26.7.84	30,65
3	Brescia - Padova e Trento - VC - Rovigo	Soc. Brescia - Padova	713 - 17.7.84	442,6
4	Piacenza - CR- Brescia	Centro Padane	710 - 17.7.84	15,4
5	Brennero - Modena	del Brennero	711 - 17.7.84	152,3
6	Torino - AL - Piacenza	S.A.T.A.P.	729 - 26.7.84	64,8
7	Savona -Ventimiglia	Aut. dei Fiori	714 - 17.7.84	6,7
8	Quincinetto - Aosta	S.A.V.	728 - 26.7.84	96,9
9	Torino - Quincinetto e Tang. di Torino	A.T.I.V.A.	879 - 11.10.84	39,5
10	Parma - La Spezia	CISA	878 - 11.10.84	6,2
11	Napoli - Salerno	SAM	all'esame	76,5* 203,5*
12	Serravalle - Milano - Ponte Chiasso e Tangenziale di Milano	SERRAVALLE MILANO	575 - 26.6.84	172,1
13	Mestre - Padova e Tangenz. di Mestre	Aut. di Venezia e Padova	all'esame	92,7**
	Ammontare complessivo degli investimenti			1.236,85 1.363,85

(*) Sono previste due ipotesi

(**) Fino al 1995

Tab. 4.1.2

PIANO DECENNALE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75 e Legge 492/75

TRONCO O ITINERARIO		ESTESA (Km)
Regione : PIEMONTE		
Completamento autostrada Torino - Frejus		60,0
Revisione Caselli Tangenziale di Torino		-
		60,0
Regione : VALLE D'AOSTA		
Raccordo autostradale Aosta Est - Courmayeur		44,0
Regione : LOMBARDIA		
Nuovo tronco Nibionno - Usmate		15,0
Pedemontana	Dalmine (A 4) - Valico del Gaggiolo (Confine di Stato) con inserimento dei sistemi tangenziali di Como (A 9) e di Varese (A 8)	92,0
		107,0
Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. di Bolzano)		

Tab. 4.1.3

PIANO DECENNALE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75 e Legge 492/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. di Trento) *	
-- --	-
Regione : VENETO *	
A 28 Pordenone - Conegliano	11,0
Complanari tangenziale di Mestre	10,0
Completamento autostrada di Alemagna da Vittorio Veneto a Carbonin	67,7
	88,7
Regione : FRIULI V. GIULIA	
A 28 Pordenone - Conegliano	17,0
Regione : LIGURIA	
Bretella autostradale Voltri - Rivarolo	15,0

(*) Il completamento dell'autostrada della Valdastico é stato richiesto in fase di consultazione, ma non ancora definitivamente formalizzato in atti. Si rinvia pertanto il problema all'attenzione del Parlamento.

Tab. 4.1.4

PIANO DECENNALE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75 e Legge 492/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : EMILIA ROMAGNA	
A 1 BO - PC : nuovi caselli e bretella di raccordo con la viabilità principale	--
A 13,A 15, A 21 Nuovi caselli, uno svincolo e raccordi	--
Autocamionale tra Pistoia e Bologna - Modena - A 1: realizzazione (tratto EMILIA ROMAGNA)	n.d.
By-pass di Bologna	15,0
Regione : TOSCANA	
-- --	--
Regione : UMBRIA	
-- --	--
Regione : MARCHE	
Liberalizzazione caselli A 14	--
Regione : LAZIO	
-- --	--

Tab. 4.1.5

PIANO DECENNALE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75 e Legge 492/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : ABRUZZI	--
-- --	
Regione : MOLISE	
-- --	--
Regione : CAMPANIA	
Bretella Sarno - Pagani	12,0
Prolungamento A 30 da Mercato S.Severino alla A 3 (Eboli)	40,0
	52,0
Regione : PUGLIA (1)	
A 14 - Taranto - Confine regionale con la Basilicata (Metaponto)	40,0
Regione : BASILICATA	
A 14 Confine regionale con la Puglia (Metaponto) - confine regionale con la Calabria	30,0

Tab. 4.1.6

PIANO DECENNALE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75 e Legge 492/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : CALABRIA	
A 14 Confine regionale con la Basilicata - Sibari	50,0
Regione : SICILIA	
Autostrada Siracusa - Gela - Mazara del Vallo	115,0
Regione : SARDEGNA	
-- --	--

(1) Con deliberazione della Giunta Regionale n° 10309 del 25 Novembre 1985 la Regione Puglia ha richiesto l'inserimento del collegamento autostradale Brindisi - Taranto in connessione al sistema autostradale Taranto - Metaponto - Sibari

* Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS non ha accolto la proposta di deroga e pertanto l'infrastruttura è stata inserita come ammodernamento della S.S. n° 106 sul Piano Decennale della Viabilità Statale ANAS (1° fascia di interventi)

Tali richieste di deroga riguardano tronchi autostradali per circa 630 Km per un impegno complessivo di spesa preventivato globalmente nel piano in circa 8.000 miliardi.

G) Interventi richiesti dalle Società Concessionarie, non esplicitamente previsti dalla legge ma parzialmente riconducibili agli interventi ammessi dagli articoli 1 e 2

Come in inizio accennato, sia la Società Autostrade S.p.A. sia l'AISCAT hanno di recente provveduto a far conoscere all'A.N.A.S. le proprie proposizioni in merito agli interventi collocabili nell'ambito del piano decennale della grande viabilità.

La Società Autostrade p.A. fra gli interventi posti dettagliatamente all'esame e quantificati, pone sia opere previste esplicitamente dalla legge 531/82 quali il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona e l'autostrada Tirrenica, sia opere elencate nelle richieste di deroga all'art. 18/bis avanzate dalle Regioni, quali la "bretella" Voltri Rivarolo, il raccordo autostradale Aosta - Courmajeur ed il nuovo attraversamento Appenninico, opera questa peraltro citata "qualitativamente" come "camionabile" fra le richieste di deroga della sola Regione Emilia Romagna, ma la cui realizzazione si appalesa sempre più pressante ed urgente - almeno per il tratto di valico Sasso Marconi-Barberino - onde risolvere in tempi brevi i già critici problemi di agibilità e di sicurezza di quel tratto che costituisce la cerniera principale del sistema autostradale italiano ed il cui insufficiente livello di servizio

apporta conseguenze pesantissime sul sistema di comunicazioni Nord-Sud e quindi sull'intera economia nazionale.

L'AISCAT - di contro - "pur concordando pienamente con gli interventi elencati nel Piano decennale ... ritiene tuttavia opportuno sottoporre all'attenzione: "aluni interventi integrativi che considera necessari a conseguire quella completezza di rete indispensabile per una piena funzionalità".

In esso compaiono anche alcuni interventi che - non indicati dalle Regioni interessate - questa Azienda ha ritenuto di dover inserire nel piano decennale; su di essi, ovviamente, si ricercheranno con le Regioni le intese prescritte dalle norme vigenti in sede di predisposizione delle relative progettazioni.

L'AISCAT inoltre nel suo documento propositivo ancora ipotizza alcuni provvedimenti legislativi tendenti a favorire la realizzazione nel Piano Decennale attraverso lo strumento della concessione; essi consisterebbero in:

a. Reintroduzione delle agevolazioni fiscali a suo tempo previste per le realizzazioni dei piani stradali ed autostradali varati con la legge Romita 1955, onde contenere i costi generali delle opere.

b. Riduzione dell'aliquota IVA, finalizzando la corrispondente quota acquisibile a tariffa alla realizzazione delle opere programmate; a titolo di quantificazione di precisa che i versamenti IVA all'Erario sui corrispettivi di pedaggio hanno raggiunto nel 1984 circa 310 miliardi.

c. Acquisizione da parte delle Società Autostradali sovvenute dal Fondo Centrale di Garanzia, delle anticipazioni ricevute e che le Società stesse sono tenute a restituire al Fondo sulla base di piani di rimborso.
Trattasi si oltre 1.000 miliardi nel decennio che possono essere anch'essi finalizzati alla realizzazione delle opere programmate.

Tali provvedimenti operativi sostituirebbero di fatto equivalenti contributi dello Stato, in genere ormai inevitabili nella realizzazione di infrastrutture stradali in concessione per le ragioni innanzi esposte.

Vengono inoltre indicate le "relative scale di priorità" (da 1 a 3) che si ritiene di poter attribuire tenendo conto sia dei requisiti richiesti dalla legge 531/82 e sia dell'aspetto economico-reddituale.

Da tale elenco riepilogativo degli interventi programmabili nel settore autostradale in regime di concessione, si può desumere che gli interventi cui adesso si è ritenuto di poter attribuire priorità assoluta comporterebbero investimenti per circa 7.292 miliardi cui corrisponderebbe un contributo dello Stato valutabile al momento, - salvo un più puntuale accerta-

mento dei costi, della disponibilità alla compartecipazione alla spesa da parte degli Enti locali, nonchè delle "residuali" potenzialità di autofinanziamento delle Società Concessionarie - in circa 4.765 miliardi, pari a circa 2/3 della spesa.

Gli interventi a "medio termine" cui questa A.N.A.S. ha ritenuto di poter attribuire la priorità 2 ammonterebbero a circa 2.765 miliardi cui corrisponderebbe un contributo dello Stato di circa 2.050 miliardi.

Tutti gli altri interventi, cui è stata attribuita la priorità 3 ammonterebbero a circa 10.450 miliardi a costi attuali, ma data la non definibile collocazione temporale delle realizzazioni, non è quantificabile - al momento - l'entità dei contributi e delle partecipazioni.

Tutte le su riportate valutazioni sono riferite a costi 1984/ /1985; adottando gli stessi criteri posti a base della determinazione del fabbisogno finanziario dell'A.N.A.S. per la attuazione del Piano decennale della Viabilità di Grande Comunicazione in gestione diretta, e supponendo che il Programma Autostradale da realizzare in regime di concessione si svolga con lo stesso andamento e nello stesso arco temporale di quello dei lavori previsti sulla rete A.N.A.S., ai succitati importi andrà così applicato lo stesso coefficiente medio di rivalutazione tecnico-economica (1,76) al netto, peraltro, degli oneri finanziari connessi con il reperimento dei capitali:

- interventi di 1^ fase: M.di 12.834 (M.di 7.292 a costi 1984/85)
- interventi di 2^ fase: M.di 4.866 (M.di 2.765 a costi 1984/85)
- interventi di 3^ fase: M.di 18.392 (M.di 10.450 a costi 1984/85)

36.092 20.507

A conclusione di questa esposizione di carattere tecnico-economico sulle prospettive di intervento per completare, integrare o potenziare la rete autostradale in concessione, va fatta una indispensabile notazione circa le possibilità concrete di tradurre in realtà operative le proposte emerse.

E' ovvio che, in sede di concretizzazione del programma, i singoli interventi richiederanno un approfondimento generale onde verificare, con sufficiente grado di attendibilità, le reali prospettive di un corretto ammortamento degli interventi sulla base delle premesse poste a base degli stessi. A tal fine strumento insostituibile appare il piano finanziario di ogni singola concessione, pur con le cautele che tale strumento impone per la sua intrinseca variabilità, soprattutto in presenza di una situazione economica generale di tipo fortemente dinamico che non consente di acquisire certezza su previsioni a medio - lungo periodo.

Il piano finanziario infatti permette - pur con i limiti ora descritti, peraltro in larga parte annullabili mediante periodici aggiornamenti del piano stesso - di effettuare stime sulle prospettive di costi, ivi compresi quelli finanziari, e di ricavi, attraverso la cui comparazione si rende possibile

Tab. 4.1.7 PROPOSTA DI PIANO AUTOSTRADALE IN REGIME DI CONCESSIONE - VOTO ANAS n. 768 (in esame CIPE)

INTERVENTO	Estesa Km	Priorità	Costo Totale (mil.di 84)	Applicabilità art. 5	Deroga Richieste Regioni art. 18 bis	Gruppo
Completamento Autostrada TORINO-FREJUS	60	1	550	SI	SI	A/F
Raccordo Autostradale AOSTA-COURMAJEUR	34	1	900	SI	SI	E/F
Nuovo Attraversamento Appenninico Tronco: SASSO MARCONI-BARBERINO	52	1	1.100	NO	SI	F
Raddoppio TORINO-SAVONA Tronco: PRIERO-ALTARE	25	1	260	NO		D
LIVORNO-CIVITAVECCHIA Tronco: LIVORNO-CECINA	43,5	1	850	NO		D
Autostrada MESSINA-PALERMO Completamento Tronco Intermedio	40	1	932	NO		A
Autostrade Romane-Abruzzesi Raddoppio Tronco GRAN SASSO-TERAMO	29	1	450	NO		A
Bretella VOLTRI-RIVAROLO	15,5	1	580	SI	SI	F
Complanare TANGENZIALE MESTRE	9	1	80	NO	SI	C/F
Raccordo PORDENONE-CONEGLIANO	28	1	280	NO	SI	C/F

quantificare le eventuali risorse della singola concessionaria da destinare a nuovi investimenti.

La verifica rigorosa delle disponibilità delle Società, e del loro impiego, è quindi dato fondamentale soprattutto al fine di evitare eventuali duplicazioni di finanziamento, prima accollando alle collettività l'onere di un'infrastruttura e poi imponendo all'utenza il pedaggio per l'uso della stessa.

A completa illustrazione dei dettagli attuativi del voto ANAS 13.9.1985 si riporta in Tab. 4.1.7 l'estratto riepilogativo allegato al voto, relativamente ai soli costi tecnici di costruzione aggiornati in lire 1985.

INTERVENTO	Estesa Km	Priorità	Costo Totale (mil.di 84)	Applicabilità art. 5	Deroga Richieste Regioni art. 18 bis	Gruppo
Collegamento Autostrada TORINO-MILANO con le S.S. 590, 31 bis e 11 a Chivasso e con la città di TORINO	14	1	200	SI	SI	E/F
Collegamento Autostrada TORINO-MILANO con Malpensa e Interporto di Novara	32	1	210	SI	NO	E/G
"GRONDA NORD" di Milano (Pero-Tangenziale Est)	15	1	500	SI	SI	E/G
Prolungamenti Tangenziale Est Milano	21	1	340	SI	SI	E/F
Ristrutturazione Svincoli NAPOLI-SALERNO	-	1	60	NO	NO	C/F
SOMMA LA 1^ FASE	418		7.292			

INTERVENTO	Estesa Km	Priorità	Costo Totale (mil.di 84)	Applicabilità art. 5	Deroga Richieste Regioni art. 18 bis	Gruppo
Completamenti Sistema Tangenziale di TORINO	20	2	300	SI	SI	E/F
Complanari PIACENZA	8	2	100	NO	NO	G
Raddoppio TORINO-SAVONA Tronco: CARMAGNOLA-PRIERO	56	2	390	NO		D
LIVORNO-CIVITAVECCHIA Tronco: CECINA-GROSSETO e diramaz.	107	2	1.850	NO		D
Collegamenti con Porto La Spezia, Aeroporto San Giusto di Pisa e città di Lucca	7	2	45	NO	NO	G
NAPOLI-SALERNO Terza corsia NAPOLI-POMPEI	-	2	80	SI		C/F
SOMMA LA 2^ FASE	198		2.765			

INTERVENTO	Estesa Km	Priorità	Costo Totale (mil.di 84)	Applicabilità art. 5	Deroga Richieste Regioni art. 18 bis	Gruppo
Tangenziale Est di TORINO	39	3	260	SI	SI	E/F
Collegamento con l'Autostrada del Brennero e l'Autocamionale della CISA	75	3	480	NO	NO	G
Pedemontana: DALMINE-VALICO del GAGGIOLO e collegamenti con COMO e VARESE	92	3	1.600	SI	SI	E/F
AUTOSTRADA ALEMAGNA Tronco: PIAN DI VEDOIA-CARBONIN	67	3	1.350	NO	SI	F
LIVORNO-CIVITAVECCHIA Tronco: GROSSETO-CIVITAVECCHIA	88	3	1.300			D
Nuovo Attraversamento Appenninico:						
Tronco: CAMPO GALLIANO-SASSO MARCONI	51	3	780	SI	SI	F
Tronco: BARBERINO-INCISA	55	3	945	SI	NO	F
Collegamento MODENA-SASSUOLO	14	3	135	NO	NO	G
Collegamento A 6 - A 21	90	3	700	NO	NO	G
Collegamento A 6 - A 10 (Ceva-Garessio-Albenga)	46	3	600	NO	NO	G

INTERVENTO	Estesa Km	Priorità	Costo Totale (mil.di 84)	Applicabilità art. 5	Deroga Richieste Regioni art. 18 bis	Gruppo
Prolungamento A 30 - Mercato S. Severino - Eboli	40	3	770	NO	SI	F
Bretella SARNO-PAGANI	12	3	130	NO	SI	F
SIRACUSA-GELA	115	3	1.400	NO	SI	F
SOMMA LA 3^ FASE	784		10.450			
TOTALE GENERALE a lire 1984	1.400		20.507			
a lire correnti			36.092			

4.2 Il significato del Programma triennale 1985-'87

L'art. 1 della legge 3 ottobre 1985 n. 526 proroga al 31 dicembre 1986 la presentazione al Parlamento, da parte dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, della relazione sulla situazione economico e finanziaria del settore autostradale; tale adempimento era stato finalizzato - con la Legge 531 del 1982 - alla emanazione della legge di riordino del settore autostradale.

Va sottolineata l'importanza della scadenza del 31 dicembre 1986 in quanto la relazione dei Ministri competenti deve prevedere, in caso di insufficienti coperture dell'indebitamento in essere da parte di alcune concessionarie, anche proposte per un immediato trasferimento delle relative concessioni ad una o più società di gestione a partecipazione pubblica, oppure, in alternativa, il loro accorpamento con società concessionarie già operanti.

In proposito c'è comunque da ricordare che, come già rappresentato al Parlamento con la relazione inoltrata a termine dello art. 1, 2° comma, della citata legge 526, il 28 ottobre 1985,per quasi tutte le Società indicate dall'articolo 5 della legge n. 544 del 1981 si sono verificate, sulla base dei nuovi piani finanziari, le condizioni per un riequilibrio entro breve termine delle rispettive situazioni aziendali e quindi si sono riscontrate sufficienti coperture dell'indebitamento in essere.

Per sole due Società - e precisamente per la Società italiana traforo autostradale del Fréjus e per la Società Tangenziale di Napoli - non si sono ancora concluse le analisi delle rispettive situazioni economico-finanziarie e si è pertanto fatto riserva di informare successivamente il Parlamento sulle prospettive dell'indebitamento in essere che emergeranno dai relativi piani finanziari aggiornati.

Prendendo, pertanto, spunto dalla eventuale, e per ora solo teorica, necessità di un superamento in via legislativa delle perduranti situazioni di difficoltà di tali due Società, il Parlamento potrebbe procedere all'emanazione di una legge di riordino del settore autostradale, riordino oggi, peraltro, già autonomamente avviato con gli strumenti attualmente a disposizione dello Esecutivo.

Alla luce di quanto precede le indicazioni contenute nello articolo 6 della Legge 526/85 consentono di programmare sin da ora ulteriori investimenti nel settore della rete in concessione in relazione alle ampie prospettive di riordino generale del settore autostradale. Donde la necessità di destinare nello schema di Programma Triennale 1985-87 una entità di risorse, quale contributo alle società concessionarie, decisamente orientata ai fabbisogni prioritari di disegno di rete, dovendosi fondare il prosieguo del Piano autostradale anzitutto sulle nuove disponibilità derivanti a partire dal 1987 dal raggiunto riordino settoriale.

Va inoltre rilevato che, già sulla base del disposto degli artt.

5 e 14 della legge 531/82, alcune società concessionarie avevano già presentato Piani finanziari aggiornati, favorevolmente esaminati dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, in base ai quali venivano già prefigurate alcune opere aggiuntive di completamento come risulta dal prospetto di Tab. 4.1.2.

Il compito che viene affidato al settore autostradale per i prossimi anni nel completamento del disegno di rete in concessione appare indubbiamente già rilevante, e quindi sembra indispensabile una più accurata istruttoria tecnico-finanziaria sulle capacità residue di spesa delle società concessionarie, in sede operativa di attuazione del Programma Triennale.

Nella proposizione degli investimenti e dei contributi per il settore autostradale nel suo complesso sembra quindi prematuro individuare, per ogni investimento proposto, la società concessionaria che dovrebbe farsene carico, in quanto tale attribuzione, che esorbita dalla sfera di programmazione per entrare in un ambito più strettamente amministrativo, non può prescindere dalla specifica previsione finanziaria e dalla esatta ricognizione della congruità del contributo dello Stato in rapporto alla spesa complessiva prevista.

E' certamente evidente, come in taluni casi, le necessità operative di continuità di rete e di disegno funzionale della gestione possano portare automaticamente ad una sola società concessionaria proponibile, ma si ritiene d'altro canto, anche in vista di quanto disposto all'art. 1 della legge 625/85, che nelle linee del Programma Triennale 1985-87, non sia essenziale la predefinizione della società concessionaria cui attribuire il contributo dello Stato e l'onere dell'intervento.

La stessa ratio dell'istituto della concessione, che la legislazione speciale del 1929 aveva individuato quale strumento concreto per la realizzazione di opere pubbliche, pone concettualmente al miglior offerente l'attribuzione delle opere, e pertanto qualsiasi attribuzione diretta si configura quale turbativa della ricerca del miglior contraente da parte dello Stato.

E' pur vero che fin dalla fondamentale legge n. 463/55 fu stabilita una preferenza nelle concessioni, a parità di condizioni, agli Enti di diritto pubblico, a loro Consorzi, a Società da essi costituite o dove avessero la maggioranza azionaria - preferenza poi consolidata nella legge 729/61 - ma d'altro canto tale disposizione è da intendersi quale limitativa e non sostitutiva nella doverosa ricerca del miglior contraente. Anche perché, ad eccezione delle Autostrade Meridionali e della Autostrada Milano-Torino, la partecipazione pubblica nelle società concessionarie risulta esclusiva o fortemente maggioritaria.

4.3 Il problema delle tariffe

A miglior comprensione delle proposte attuative di intervento per il settore autostradale si ritiene opportuno sottolineare che se da un lato il contributo dello Stato alle Società concessionarie può attenuare limiti di rigidità dei bilanci aziendali, d'altro canto non si può sottovalutare l'importanza di una politica tariffaria che garantisca la sufficiente certezza per una attendibile programmazione della spesa.

Va difatti sottolineato che l'approntamento dei piani finanziari da parte delle Società concessionarie deve già scontare inevitabilmente alcuni margini di alea da definirsi fisiologici in quanto connessi all'andamento del traffico, cui non si può aggiungere anche altri fattori che rischierebbero di diventare patologici nella formazione di future risorse per investimenti.

A questo proposito si osserva che fondamento economico di molti piani di investimento presentati alle società concessionarie consiste in un riconoscimento di livelli tariffari che eccedono il tasso programmato di inflazione ma che consentono riequilibri gestionali pressocchè automatici con formazione di adeguati surplus per nuove opere.

E' pur vero che per alcune società concessionarie, specie per quelle per cui più prossima risulta la scadenza del termine concessionale, una ragionevole proroga del tempo di convenzione potrebbe liberare in prospettiva futura risorse economiche anche consistenti, d'altro canto però l'incertezza del trend tariffario rischia di annullare tali margini di manovra, compromettendo sostanzialmente l'intera logica della stessa Legge n. 531/82 che ha chiamato il settore concessionale a riaffermare un ruolo importante nella politica della grande viabilità nazionale.

E' noto il ruolo assegnato alla rete autostradale in concessione dal Piano decennale, così come sono note le opportunità di coinvolgere il settore stesso in quelle iniziative integrate di compartecipazione con l'A.N.A.S. per la risoluzione dei nodi cruciali della viabilità del nostro Paese con specifico riferimento all'accesso ai trafori alpini, alle relazioni internazionali e al servizio delle grandi aree metropolitane. Come pure è noto il compito che l'art. 6 della Legge 526/85 affida al Programma triennale '85-'87 per la "chiusura di magli autostradali già esistenti".

Corre l'obbligo di esternare le responsabilità che sarebbero connesse ad una vanificazione degli obiettivi prioritari voluti fermamente dal Parlamento in tema di riequilibrio del settore e di rilancio degli investimenti. Nè va trascurata la tematica più ampia connessa all'insostituibile ruolo degli investimenti nel contesto della politica economica generale e

le politiche che ne conseguono in termini occupazionali e di contenimento dell'inflazione.

Richiamata l'attenzione sulle responsabilità implicitamente derivanti da scelte di tipo squisitamente politico appare doveroso ribadire la inderogabile necessità di una politica tariffaria certa e determinata per il riassetto delle concessionarie in difficoltà e per il rilancio degli investimenti da parte delle concessionarie più solide.

Si ritiene in definitiva doveroso esternare il convincimento che con qualche ritocco tariffario, e quindi con modesti sacrifici dell'utenza, si potrebbero conseguire positivi risultati sulla rete di grande comunicazione, con benefici ed immediati effetti di ritorno sull'utenza stessa.

Il superamento programmatico dello stato di difficoltà in cui versano tuttora alcune società potrebbe concretamente aprire il comparto ad ulteriori investimenti, sfruttando al meglio le notevoli potenzialità del settore, utilizzando pienamente la ratio dello strumento concessionale, incentivando la ricerca di nuove tecnologie, mettendo a punto mezzi operativi di ottimizzazione del servizio reso all'utenza, e realizzando in definitiva quel sistema integrato di mobilità verso cui si indirizza l'opzione fondamentale dello stesso Piano generale dei trasporti.

CAPITOLO 5

IL RIPARTO GENERALE DEI FONDI

5.1 Le attribuzioni vincolate

Per l'attuazione della Legge 526/85 l'art. 10 assegna una attribuzione finanziaria complessiva di 5.000 miliardi di lire, modulata in 400 miliardi per il 1985, 2.100 per il 1986, 2.500 per il 1987. All'onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-'87, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del Tesoro per l'anno finanziario 1985, utilizzando lo specifico accantonamento "Piano decennale della grande viabilità e provvedimenti ex artt. 9 e 11 previsti dalla legge n. 531 del 1982".

Nel dispositivo di legge il legislatore attribuisce direttamente la spesa ad opzioni definite, e precisamente:

- per interessi moratori maturati negli anni 1980-'81-'82-'83 delle Autostrade Messina-Palermo, Messina-Catania, Siracusa-Gela (art. 3) L. 50.000.000.000

- ulteriore fabbisogno autostrade Messina-Catania, Messina-Palermo, Siracusa-Gela (art. 4) L. 60.000.000.000

- primo contributo per progettazione esecutiva ed avvio opere Autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia (Art. 8) " 15.000.000.000

Complessivamente l'importo di tali stanziamenti vincolati dal Legislatore ammonta quindi a 125 miliardi.

L'art. 7 impone inoltre che sugli stanziamenti per gli anni 1986 e 1987 un'aliquota non superiore al 15% venga riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade e le autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici e operativi e all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di cui al regolamento approvato con D.P.R. 11 dicembre 1981 n. 1126. Sempre nel medesimo articolo si autorizza l'ANAS a versare le occorrenti somme al fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane a valere, per l'esercizio 1985, sulle disponibilità per i programmi costruttivi della legge e, per gli esercizi 1986 e 1987, sull'aliquota riservata alla manutenzione.

Tenendo conto che con comunicazione dell'AISCAT in data 22 ottobre 1985 veniva definito in 17 miliardi di lire l'ammontare del versamento al fondo centrale di garanzia, il prospetto delle attribuzioni di spesa indirizzate dall'art. 7 risulta il seguente:

- acquisto mezzi di trasporto e macchine operatrici L. 150.000.000.000

- realizzazione centri di manutenzione secondo D.P.R. 1126/ /81 " 200.000.000.000

- manutenzione ordinaria e straordinaria di strade e autostrade statali, nonchè eventuale riserva per fondo centrale garanzia esercizi '86-'87 " 340.000.000.000

Complessivamente l'impegno di spesa risultante assomma a 690 miliardi di lire pari al 15% degli stanziamenti modulati per gli anni 1986 e 1987 dalla Legge 526/85; si è adottata la massima aliquota per la manutenzione ammessa dalla stessa legge in quanto trattasi di stanziamento assolutamente indispensabile per il recupero di indisponibilità pregresse e per la conservazione patrimoniale della rete stradale.

Alla luce di quanto sopra le disponibilità imputabili al Programma Triennale 1985-'87 ammontano a L. 4.168 miliardi, oltre ai 150 miliardi attribuiti sui fondi di manutenzione straordinaria alla autostrada Salerno-Reggio Calabria.

5.2 Il riferimento al Piano decennale

Il riparto delle risorse all'interno della residua disponibilità di 4.168 miliardi impone sul piano metodologico di porre il lavoro del Programma triennale 1985-'87 quale sostanziale stralcio attuativo del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

Prescindere dai contenuti del Piano decennale riuscirebbe non soltanto in contrasto con la ratio dell'art. 6 della legge 526/85, ma rischierebbe di inficiare il rigore di inquadramento scientifico complessivo che ha ottimizzato l'attribuzione delle risorse secondo criteri generali approvati, come si è detto, anche dal CIPE.

Ne consegue che le attribuzioni generali di spesa debbono uniformarsi ai rapporti definiti nel Piano decennale fra le diverse tipologie di interventi infrastrutturali: in tal modo si mantiene anche al Programma triennale 1985-'87 una ferrea logica di riferimento, pur in un ambito di priorità specifica della spesa.

La dimensione economica delle disponibilità complessive non prospetta difatti una situazione rapportabile ai motivi contingenti che hanno determinato il programma stralcio 1982-'87 dell'art. 4 della legge 531/82, e ciò si ritiene debba valere sia per quanto concerne il riconoscimento di direttrici di preminente interesse nazionale sia il riparto su base di aggregazione regionale.

Lo spirito e la lettera della Legge 531/82 nella formazione degli interventi prioritari individuava due linee ben precise di azione: un riconoscimento di dignità e priorità nazionale per alcune direttrici, e il raccordo altrettanto determinante per le altre infrastrutture viarie ai momenti di pianificazione territoriale delle Regioni. Si ritiene quindi corretto impostare sul medesimo criterio, che ha peraltro informato la stesura del Piano decennale, anche l'opzione basilare della proposta di Programma triennale 1985-'87.

Un primo riparto fondamentale si deve articolare fra i contributi da assegnare alla rete autostradale in concessione e le spese dirette sulla rete delle strade ed autostrade statali, con l'avvertenza di considerare che i contributi alle società concessionarie rappresentano soltanto una aliquota rispetto all'investimento delle singole opere, mentre per le strade e autostrade statali lo stanziamento rappresenta il totale delle spese.

In altri termini, sulla scorta di quanto illustrato nel precedente capitolo 4, i contributi destinati a realizzazioni

di autostrade in concessione debbono essere incrementati di un coefficiente moltiplicatore superiore all'unità per potersi comparare con le risorse destinate alle strade statali. In linea di massima, salvo casi specifici particolarmente motivati, si ritiene corretto ipotizzare un contributo dello Stato al costo delle opere in concessione in misura non superiore al 50% dell'importo complessivo, ammettendo di attivare un riferimento finanziario che il contributo dello Stato possa venir erogato per intero all'inizio dei lavori, in modo da accelerare maggiormente l'opera realizzativa.

Va pure ribadito come per il settore delle autostrade in concessione il programma triennale 1985-87 concretizzi una prima serie di interventi da ampliare nel prossimo futuro allorché il settore conseguirà il suo assetto definitivo con l'adozione formale dei nuovi strumenti convenzionali. Tale limitazione di orizzonte temporale quindi non fa certamente ritenere definitivo ed ultimativo questo primo stanziamento per la rete in concessione, poiché più concrete possibilità di intervento dovranno derivare anche dalle manovre di politica tariffaria, di proroga dei termini concessionali e di eventuali ulteriori accorpamenti tra concessionarie operanti.

Si ritiene di conseguenza caratteristica peculiare del Programma triennale 1985-87 l'innesco di una mole di interventi autostradali che potranno trovare successivo sviluppo e consolidamento.
Mentre per le strade e autostrade statali deve venir inteso quale avvio del Piano Decennale che non potrà basarsi altro che sulle risorse annualmente stanziate dalla Legge finanziaria in prosecuzione degli accantonamenti iscritti al Capitolo 9001 del Ministero del Tesoro.

Tra gli indirizzi specifici di spesa non vanno neppure trascurati i completamenti, indicati all'art. 6 della Legge 526/85, dei due Piani poliennali di spesa straordinaria autorizzati dall'ANAS, e cioè il Piano triennale 1979-81 e il Programma stralcio 1982-87, per entrambi i quali si è già trattato nei capitoli precedenti dei contenuti e delle deficienze emerse per la copertura finanziaria.

Tenuto conto di tutto quanto anzidetto e della necessità di mantenere lo scenario di reciproche attribuzioni di spesa che ha caratterizzato l'impostazione del Piano decennale, si propone il seguente riparto complessivo dei fondi:

- contributi a società concessionarie di autostrade per interventi finalizzati alla ottimazione della rete — L. 1.365.000.000.000
- interventi dell'ANAS su autostrade di competenza statale (Roma - L'Aquila - Teramo) — " 150.000.000.000
- interventi su strade statali inserite nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione — " 2.485.000.000.000
- completamento di itinerari attivati al Piano triennale 1979-81 — " 68.000.000.000

- completamento di itinerari del
  Programma stralcio 1982-87 L. 100.000.000.000

Complessivamente quindi il Programma triennale 1985-87 articola la spesa di 4.168 miliardi, così raggiungendo la concorrenza delle disponibilità fissate dalla legge 526/85, secondo il prospetto di Tab. 5.2.1.

Tab. 5.2.1 - RIPARTO FONDI LEGGE 526/85 (miliardi d lire)

Attribuzioni vincolate	miliardi
Interessi moratori autostrade siciliane (art. 3)	50
Ulteriore fabbisogno autostrade siciliane (art. 4)	60
Progetto Livorno-Grosseto-Civitavecchia (art. 8)	15
Fondo garanzia 1985 (art. 7)	17
Acquisto macchine operatrici ANAS (art. 7)	150
Centri di manutenzione ANAS (art. 7)	200
Manutenzione strade e autostrade statali e Fondo Centrale Garanzia '86-'87 (di cui 150 miliardi destinati all'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel riparto regionale dei fondi) (art. 7)	340
Totale attribuzioni vincolate	832
Attribuzioni di Programma Triennale (art. 6)	
- Contributi per autostrade in concessione	1365
- Erogazioni per autostrade ANAS	150
- Interventi su strade statali di G.C.	2485
- Completamento Piano Triennale 1979-81	68
- Completamento Programma Stralcio 1982-1987	100
Totale attribuzione di programma	4168
SOMMANO COMPLESSIVAMENTE	5000

CAPITOLO 6

LA INDICIZZAZIONE DELLA SPESA

6.1 L'andamento inflattivo

Il Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione ha selezionato un complesso di lavori per 20.000 miliardi sulle strade statali, di 800 miliardi sulle autostrade ANAS e di 5.000 miliardi per interventi di compartecipazione con enti locali e Concessionarie autostradali. Il tutto però computato ai costi presunti dei singoli interventi con riferimento ai prezzi correnti delle opere stradali al dicembre 1983.

Si è già indicato nel Cap. 1 come il CIPE, in sede di istruttoria del Piano decennale, abbia trasformato la previsione di spesa ancorata al 1983 in spesa corrente proiettata al 1994, raggiungendo il nuovo importo di 47.500 miliardi in lire correnti.

Nella tab. 1.3.1 e nella successiva Tab. 1.3.2 si è già riportato il criterio di adeguamento del Piano decennale alle previsioni inflattive per i prossimi anni, previsioni fino ad oggi sostanzialmente rispettate dal trend statistico più recente. In particolare dal dicembre 1983 al dicembre 1985 l'incremento dei costi generali a livello nazionale per effetto dell'inflazione si è fissato nella misura del 19%, contro il 18% cumulato della previsione secondo l'evoluzione CIPE.

Tale considerazione appare fondamentale per comprendere quale parte del Piano decennale si sia potuta avviare attraverso lo stanziamento previsto dalla Legge 526/85, in quanto il riferimento al ritmo inflattivo, se si vuole mantenere la base al dicembre 1983 abbatte del 19% lo stanziamento del Programma triennale '85-'87 nei confronti del Piano decennale.

Tenendo poi conto che la modulazione della spesa prevista per gli anni 1986 e 1987 all'art. 10 della Legge 526/85, contiene implicitamente un ulteriore fattore di deprezzamento inflattivo per il prossimo biennio, si può stimare che, per quanto riguarda le strade e le autostrade statali, la applicazione del Programma triennale 1985-'87 corrisponda circa al 13% della previsione totale di intervento del Piano decennale.

Si ricorda al riguardo che a norma dell'art. 2 della Legge 531/82 la dimensione economica e finanziaria del Piano decennale derivava dalla individuazione degli interventi, con ciò sottolineando la preminenza della sua funzione programmatoria a differenza di altri strumenti di pianificazione dove viceversa la dimensione delle risorse attribuite determinava l'elencazione delle possibilità di intervento.

La caratteristica peculiare di dinamicità del Piano Decennale, soprattutto in relazione alla considerevole estensione temporale del suo orizzonte attuativo, fa ritenere peraltro inessenziale la opzione per un riferimento di natura contingente, quale appunto l'opportunità di aggiornare continuamente i costi presunti al processo inflattivo. Anche perchè il Piano Decennale contiene al proprio interno ben più determinanti ordini di flessibilità, quali ad esempio la tendenziale osmosi tra prima e seconda fascia di priorità, come ha ribadito anche il CIPE in sede di approvazione.

6.2 L'aggiornamento dei costi

Per mantenere una sostanziale rispondenza fra il Piano Decennale e la presente proposta di Programma triennale 1985-'87 si pongono in linea di principio due possibili opzioni per quanto riguarda la definizione finanziaria dei contenuti di spesa dei singoli interventi:

* mantenere in lire 1983 la esplicitazione della spesa per i singoli interventi, e ridurre conseguentemente in lire 1983 anche le attribuzioni finanziarie che la legge 526/85 imputa per il triennio di applicazione del Programma;

* mantenere i costi aggiornati al dicembre 1985, e quindi valutare in lira corrente l'attribuzione di risorse finanziarie della legge 526/85.

Si ritiene nel prosieguo del presente schema di Programma triennale 1985-'87 sia preferibile considerare come più valida la seconda ipotesi, anche in riguardo alla essenza di dinamicità del Piano decennale e alla sostanziale equivalenza sul piano attuativo delle due possibili soluzioni.

La scelta della seconda ipotesi di traduzione della previsione di Piano Decennale consente anche di poter procedere ad un aggiornamento delle originarie attribuzioni di spesa sulla scorta degli approfondimenti progettuali emersi negli ultimi due anni per parecchi interventi, stimati solo presuntivamente sulla base di progettazioni preliminari, ma non ancora definiti a livello di computi estimativi.

Il poter riesaminare in forma non automatica gli importi di competenza specifica di ciascun lotto si coniuga alla opportunità di adottare, in questo primo stralcio come nei successivi del Piano decennale, il riferimento alla lira corrente in aderenza con quanto peraltro approvato e formalizzato in sede CIPE.

Si conferma pertanto che la struttura del prosieguo della presente proposta di programma triennale 1985-'87 intende fare riferimento sia per la stima dei singoli interventi sia per i contributi da conferire alle Società autostradali a lira corrente, ancorando in particolare per i lavori la previsione al dicembre 1985. Per i contributi attribuiti alle società concessionarie, trattandosi di mero riferimento finanziario non direttamente legato ad opere da realizzare, ci si atterrà alla data di effettiva erogazione del contributo senza alcuna necessità di particolare aggiornamento o adeguamento.

Diversa risulta ovviamente la impostazione del problema per gli interventi in compartecipazione finanziaria con enti locali, a norma del disposto dell'art. 5 della legge 531/82, dove l'aggiornamento ai costi correnti al momento dell'appalto risulta necessario trattandosi di opere da realizzare e non di contributi finanziari.

L'acquisizione della lira corrente per rappresentare i costi dei singoli interventi consente peraltro di superare qualsiasi inconveniente legato ad attribuzioni di risorse altrimenti convenzionali e poco percettibili al lettore. Soltanto nel raffronto al Piano Decennale è quindi necessario operare una riconversione dalla lira corrente alla lira 1983 o viceversa.

CAPITOLO 7

IL RIPARTO FRA LE REGIONI

7.1 Criteri di riparto

Obiettivo caratterizzante del Programma triennale 1985-'87 risulta la proposizione di un insieme unitario di interventi sull'intero ambito nazionale, mantenendosi la selettività della spesa e la ricerca di redditività in un contesto di valutazione non ripartibile concettualmente e automaticamente per ambiti regionali.

Poichè d'altro canto il dettato della legge 526/85 richiama espressamente sia le opzioni del Piano decennale sia il riferimento alle priorità espresse dalle Regioni, si ritiene corretto perequare le necessità di ordine nazionale con una più corretta e concordata allocazione territoriale delle risorse disponibili in ambito regionale. Ciò comporterà nel prosieguo del Piano il costante mantenimento del livello di aggregazione regionale per la trattazione degli interventi.

Nel contesto del Piano decennale la scelta delle aliquote da attribuire alle singole entità regionali veniva ricondotta alla analisi contemporanea di 23 grandezze indicatrici, ciascuna caratterizzante una specifica finalizzazione e articolazione della spesa.

Si ricorda che 23 parametri prescelti sono risultati essere i seguenti:

- lunghezza rete stradale di grande comunicazione
- veicoli immatricolati
- consistenza demografica
- numero di occupati secondo censimento ISTAT
- numero di veicoli per chilometro di strada extraurbana
- numero di veicoli per chilometro di strada di grande comunicazione
- densità territoriale rete di grande comunicazione
- entità monetaria delle importazioni
- entità monetaria delle esportazioni
- attrezzatura per ricettività turistica
- presenze di turismo estero
- traffico passeggeri negli aeroporti
- traffico merci nei porti
- percorrenze complessive di veicoli per chilometro
- sinistrosità statistica dell'ultimo decennio
- interventi straordinari ANAS dal 1979
- fondi ordinari delle Regioni
- livello di servizio della rete stradale

- spese regionali per i trasporti
- consumo di energia elettrica
- prodotto interno lordo
- valore aggiunto
- consumi finali interni.

Veniva inoltre considerato fra gli elementi salienti di riparto anche il concetto chiaramente espresso della legge 531/82 di caratterizzare l'intervento viario a precise finalità di sostegno economico del Mezzogiorno, riservando ad esso un impegno di spesa pari ad almeno il 40% delle risorse complessive impegnate.

In sede di approvazione del Consiglio di Amministrazione ANAS il riparto originariamente impostato sulla media aritmetica dei 23 parametri veniva affinato mediante una proposta che ha introdotto il concetto della media ponderata, mirando alla definizione di due valori economici salienti rispettivamente rappresentati dalla domanda potenziale globale di mobilità e dall'intensità-costo di utilizzazione della rete.

Tale proposta elaborata dal Prof. Ing. Pierpaolo SANDONNINI, Consigliere di Amministrazione ANAS, è stata definitivamente ratificata a livello di scelta metodologica anche dal CIPE, e pertanto corrisponde alla scelta di sintesi del Piano.

7.2 La suddivisione su base regionale

La richiesta di intervento sulla rete stradale ordinaria di grande comunicazione viene commisurata, per ciascuna regione al prodotto di due grandezze D e K, assunte come indicatori rispettivamente della potenzialità di generazione di spostamenti (domanda potenziale globale di mobilità) e dell'intensità-costo di utilizzazione della rete.

Indicando con i la regione generica e con Q_i l'indice di riparto teorico relativo alla regione i^{ma} risulta:

$$P_i = \frac{D_i \cdot K_i}{\sum^{20} D_i \cdot K_i} \qquad (1)$$

Un'analisi sommaria dell'incidenza sulla domanda potenziale dei parametri indicati nello studio ANAS ha mostrato come tale incidenza risulti significativa solamente per sei di questi parametri (Prodotto interno lordo, popolazione, superficie territoriale, attività turistica, movimento merci nei porti, movimento passeggeri negli aeroporti). Dopo una

serie di interpretazioni e valutazioni desunte da alcuni fondamentali criteri concettuali e dall'esame comparativo dei dati si è ritenuto opportuno proporre la seguente espressione di D_i (nei limiti dell'affidabilità richiesta ai fini del riparto dei finanziamenti):

$$D_i = 0{,}32X_{1i} + 0{,}24X_{2i} + 0{,}16X_{3i} + 0{,}08X_{4i} + 017X_{5i} \quad 003X_{6i} \qquad |2|$$

dove:

X_1 = quota percentuale del prodotto interno lordo relativo alla regione i^{ma}

X_2 = quota percentuale della popolazione relativa alla regione i^{ma}

X_3 = quota percentuale della superficie territoriale relativa alla regione i^{ma}

X_4 = quota percentuale dell'attività turistica (posti letto) relativa alla regione i^{ma}

X_5 = quota percentuale dei movimenti merci nei porti relatica alla regione i^{ma}

X_6 = quota percentuale del movimento viaggiatori negli aeroporti relativa alla regione i^{ma}

Per quanto riguarda la grandezza K, si è ritenuto che essa possa essere significativamente correlata alla quantità complessiva di traffico (veicoli-chilometro) sulla rete regionale di grande comunicazione (autostrade comprese), alla lunghezza complessiva della medesima rete, all'onerosità del servizio (o inversamente alla qualità del servizio), alla pericolosità della rete e infine alla lunghezza complessiva dell'intera rete stradale extraurbana; il tutto secondo la espressione:

$$K_i = 1 + 0{,}2 \frac{A_i - A_m}{\max(A_i - A_m)} \qquad |3|$$

essendo:

$$A_i = \frac{M_i}{L_i} \mu_{1i} \cdot \mu_{2i} \cdot \mu_{3i}$$

e:

M_i = quantità di veicoli-chilometro sulla rete di grande comunicazione della regione i^{ma} (comprese le autostrade);

L = lunghezza complessiva (Km) della rete di grande comunicazione della regione i^{ma} (comprese le autostrade);

μ_{1i} = coefficiente di onerosità del servizio, variabile fra 1 e 2 secondo la formula:

$$\mu_{1i} = 1 + \frac{S_i}{S_{max}}$$

essendo S_i l'indice di riparto del livello di servizio riportato nello studio ANAS (S_{max} è il valore massimo riscontrato per lo stesso indice)

μ_{2i} = coefficiente di pericolosità della rete regionale opportunamente dedotto dalla percentuale di sinistro equivalente riportata sulla tabella dello studio ANAS;

μ_{3i} = coefficiente di accessibilità, dipendente dal rapporto fra la lunghezza complessiva della rete di grande comunicazione e la lunghezza complessiva dell'intera rete extraurbana, variabile fra 1/1,5 e 1 secondo la formula:

$$\mu_{3i} = \frac{1}{1+05 \dfrac{\lambda_i}{\lambda_{max}}}$$

essendo $\lambda_i = \frac{L_{ti}}{L_i}$ e L_{ti}= lunghezza complessiva della rete totale extraurbana.

Ancora nella formula |3| A_m rappresenta il valore medio di A_1 fra le 20 regioni e quindi $A_i - A_m$ lo scarto regionale rispetto alla media e max $(A_i - A_m)$ il valore massimo degli scarti regionali.

Nella tabella sono riportati gli indici di riparto teorico (β_i) calcolati per le diverse regioni con i criteri esposti e gli indici di riparto effettivi dedotti dai primi con lo stesso meccanismo di aggiustamento nello studio ANAS.

Nella Tab. 7.2.1 si riportano le aliquote percentuali di pertinenza di ogni regione italiana, indicando con la dizione di riparto tecnico la percentuale quale deriverebbe dalla metodologia di suddivisione senza alcun vincolo politico di indirizzo; con la dizione di riparto effettivo si intende invece il peso attribuito a ogni regione tenuto conto del presupposto di riservare almeno il 40% delle risorse ai territori compresi nell'ambito di intervento della Cassa del Mezzogiorno.

Si sottolinea pertanto che l'adozione della metodologia di riparto acquisita nel Piano Decennale comprende implicitamente la riserva del 40% a favore del Mezzogiorno, riserva che si propone di mantenere anche per il riparto del Programma Triennale 1985-87, pur in assenza di una precisa indicazione all'art. 6 della legge 526/85.

Tab. 7.2.1 - PERCENTUALI DI RIPARTO SU BASE REGIONALE.

R e g i o n i	Indice di riparto teorico (P)	Indice di riparto effettivo
Piemonte	6,9	6,7
Valle d'Aosta	0,5	0,4
Lombardia	15,0	11,8
Trentino Alto Adige	2,4	1,9
Veneto	7,5	6,3
Friuli Venezia-Giulia	3,6	3,2
Liguria	7,1	5,8
Emilia Romagna	7,3	6,2
Italia Settentrionale	50,3	42,3
Toscana Umbria	7,1	6,4
Umbria	1,6	1,5
Marche	2,4	2,2
Lazio	8,5	7,5
Italia Centrale	19,6	17,6
Abruzzi	2,0	2,6
Molise	0,8	1,5
Campania	5,9	7,9
Puglia	5,6	7,3
Basilicata	1,1	1,7
Calabria	2,5	3,3
Sicilia	8,0	10,5
Sardegna	4,2	5,3
Italia Meridionale e Insulare	30,1	40,1
I T A L I A	100,0	100,0

7.3 Gli interventi fuori riparto

Il rigore matematico statistico del criterio di riparto illustrato al precedente paragrafo, nonchè la sua approvazione da parte del CIPE, fa ritenere integralmente applicabile anche al Programma triennale 1985-'87 l'aliquota percentuale attribuita a ciascuna Regione.

Non va però trascurata la esigenza di proseguire l'indirizzo dato dal Legislatore con la Legge 531/82 nel precisare l'opzione prioritaria per alcune direttrici stradali e autostradali di preminente interesse nazionale e internazionale. Ne deriva in linea logica la considerazione di non poter considerare ripartibile su base regionale l'intero importo disponibile, ma soltanto una parte, comunque significativa, ma derivante dallo scorporo degli investimenti di riconosciuto carattere nazionale.

Il riferimento esplicito alla legge 531/82 individua tra le strade statali un carattere prioritario e concettualmente non ripartibile alle seguenti opere:

- completamento del tratto Grosseto-Livorno della S.S. n. 1 "Aurelia"
- completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E 7 (ora E 45) Orte-Cesena
- completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo.

Già in sede di Programma stralcio 1982-'87 quasi il 40% delle disponibilità finanziarie veniva indirizzato dal Parlamento su queste direttrici, pur non essendo sufficienti i fondi stanziati al completamento di nessuna delle tre. D'altro canto la funzione esplicita del Programma stralcio era di avviare a risoluzione i problemi, non potendosi pensare di risolverli definitivamente con le limitate risorse attribuite.

Un'altra attribuzione specifica delle Legge 531/82 riguarda il collegamento autostradale al Traforo del Frejus per il quale l'ANAS veniva autorizzata a contrarre mutui fino all'ammontare netto di 450 miliardi, ponendo capitali e interessi a carico del Bilancio dello Stato.

Anche in questo caso le attribuzioni finanziarie non sono risultate sufficienti al compimento dell'interp tratto Rivoli-Bardonecchia.

Assimilabile alla direttrice del Frejus risulta inoltre l'autostrada di collegamento fra Aosta e il Traforo del Monte Bianco per la quale è in atto un rapporto convenzionale coinvolgente la Regione Valle d'Aosta.

L'insieme di queste cinque direttrici di riconosciuta preminenza nazionale si propone venga considerato fra gli interventi non ripartibili e quotabili su base regionale, in virtù della conferma di un loro riconoscimento dichiaratamente nazionale in precedenti leggi o atti dello Stato. Ciò allo scopo di mantenere un giusto equilibrio tra un disegno di rete volto a innervare il sistema stradale di grande comunicazione e il riconoscimento di opzioni territoriali di sviluppo cui si informa il riparto della spesa su base regionale.

Inoltre, a seguito dei pareri espressi dalle competenti Commissioni Parlamentari in data 9/1/1986, si sono aggiunti altri due itinerari "fuori quota":
- la nuova autostrada, a totale carico dello Stato, Taranto-Sibari;
- la autostrada Messina-Palermo, già indicata all'art. 7 della legge 531/82.

Alla luce di quanto esposto nel prosieguo del lavoro si considererà ripartibile secondo la tabella di suddivisione del paragrafo precedente soltanto il residuo delle disponibilità complessive dedotto l'importo degli investimenti riservato alle 5 direttrici individuate quali "fuori quota".

Nella Tab. 7.3.1 si riporta il complesso degli interventi definiti "fuori quota" per un complesso di spesa pari a 1050 mi

liardi di lire, dei quali 450 destinati alla viabilità statale e 600 quale contributo per interventi autostradali.

La entità degli stanziamenti attribuiti alle varie direttrici non consente il loro definitivo compimento ma soltanto il proseguimento di un considerevole insieme di lavori, praticamente il massimo che la modulazione di spesa del Programma Triennale 1985-87 fa ritenere cantierabile nel periodo di attuazione della legge 526/85.

Per quanto riguarda i contributi alle autostrade si precisa che l'entità degli importi previsti corrisponde al massimo onere accollabile al momento allo Stato per la realizzazione delle opere in regime di concessione; stante quindi la necessità di un atto di adesione di una società concessionaria a tale disponibilità di finanziamenti la spesa va considerata imputata in linea programmatica alla direttrice di grande comunicazione, ma non impegnata prima della stipula definitiva degli atti convenzionali.

Tab. 7.3.1 - DIRETTRICI STRADALI "fuori quota" NEL RIPARTO GENERALE DEI FONDI.
(importo totale: £. 1.050 miliardi)

A - Viabilità statale	Attribuzione (miliardi)
Completamento del tratto Grosseto-Livorno della S.S. n. 1 "Aurelia" (art. 4, 1° comma, paragrafo a, legge 531/82)	200
Completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E 7 (ora E 45) Orte-Cesena (art. 4, 1° comma, paragrafo b, legge 531/82)	200
Autostrada Taranto-Sibari Lavori di avvio (Commissioni Parlamentari, parere 9/1/86)	50
B - Viabilità autostradale	
Completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo (art. 4, 1° comma, paragrafo c, legge 531/82)	150
Attuazione impegni assunti con la convenzione stipulata a Parigi il 23.2.1972 fra la Repubblica italiana e la Repubblica francese per il traforo del Frejus, collegamento Bardonecchia-Rivoli (legge 18 dicembre 1972 n. 878, art. 6 legge 531/82)	150
Disponibilità di contributo da parte dello Stato per la realizzazione in concessione del tratto Aosta-Courmayeur per il collegamento al traforo del Monte Bianco	200
Autostrada Messina-Palermo (art.7, 1° comma, Legge 531/82)	100

CAPITOLO 8

LE PRIORITA' ESPRESSE DALLE REGIONI

8.1 Le consultazioni del Piano Decennale

Tra i criteri indicati all'art. 6 della Legge 526/85 per la formazione del Programma Triennale 1985-'87 viene esplicitamente richiamata anche la individuazione delle priorità indicate dalle Regioni e recepite nel Piano Decennale stesso.

L'analisi di dettaglio dei singoli atti deliberativi, assunti dalle Regioni durante l'istruttoria del Piano Decennale, ha già formato oggetto di specifica documentazione inviata al CIPE e al Parlamento. Non si ritiene pertanto utile ai fini del presente programma riportare in dettaglio quanto già trasmesso; si ritiene però opportuno, per semplicità di riscontro richiamare almeno per sommi capi la situazione delle priorità espresse dalle Regioni. Nei paragrafi seguenti si procederà pertanto all'illustrazione di sintesi delle risultanze emerse in sede di formazione del Piano decennale.

Per rigore di trattazione ci si atterrà soltanto ad atti ufficiali, tralasciando di citare le molte occasioni di intercorso accordo verbale durante i lavori di piano.

8.2 Valle d'Aosta

Con nota n. 2350 del 13 luglio 1983 la Valle d'Aosta ha segnalato come priorità l'ammodernamento delle S.S. n. 26, S.S. 26 dir., S.S. 27 con particolare attenzione alle varianti di Gignod e Etroubles.

La prima fascia di interventi per il Piano decennale ha confermato pienamente l'impostazione di priorità regionale, inserendo per lavori su rete classificata 7 lotti sulle S.S. 26 e S.S. 27.

Soltanto gli interventi inseriti in prima fascia di priorità, ma fuori rete di grande comunicazione, non rientrano nella priorità segnalata dalla Regione; si tratta di alcuni interventi puntuali sulle S.S. 406, S.S. 506, S.S. 507 dove l'inserimento in prima fascia è derivato da necessità di garantire la sicurezza stradale.

In definitiva pertanto tutti gli interventi indicati nel Piano decennale su rete classificata in prima fascia, corrispondono a priorità espresse dalla Regione.

la convenzione già in essere, indicando una serie specifica di interventi da ritenersi implicitamente prioritari all'interno della prima fascia.

Nella Tab. 8.3.1 sono riportate le richieste aggiuntive di convenzionamento, cui si ritiene di poter attribuire un particolare significato di priorità espressa dalla Regione.

8.3 Piemonte

Con delibera n. 227 del 26.1.1984 la Regione Piemonte ha fornito un'elencazione di interventi, suddivisa per province e genericamente articolata in prima e seconda fascia. Gli interventi sono stati elencati dalla Regione in ordine crescente di numerazione delle strade statali, senza alcuna distinzione di ulteriore priorità all'interno delle due fasce individuate.

Nel Piano decennale sono stati inseriti tutti gli interventi segnalati nella prima fascia regionale, salvo qualche leggera modifica degli importi derivata da istruttoria tecnica in sede compartimentale. Si può quindi sintetizzare la situazione di priorità espressa dalla Regione come assolutamente equivalente alla prima fascia di interventi del Piano Decennale, sia in rete sia fuori rete.

La Regione Piemonte aveva inoltre dichiarato la disponibilità a porre in essere, con l'ANAS, una convenzione di compartecipazione alla spesa, quale secondo stralcio attuativo del

Tab. 8.3.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

GIA' CONVENZIONATE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 460		
Locana - Ceresole	Difesa sede stradale con paravalanghe	6,000
- S.S. n° 232		
Cossato - Trivero	Tronco Cossato - Valle Mosso - Trivero :	
	Lotto 1°	15,000
- S.S. n° 299		
Romagnano - Alagna	Variante di Campertogno :	
	Lotto 1°	5,000
- S.S. n° 20		
Cuneo - Colle di Tenda	Variante di Robilante e prima parte variante di Roccavione	20,000
- S.S. n° 20		
Torino - Cuneo	Variante di Carmagnola :	
	Lotto 1°	9,000

Tab. 8.3.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

GIA' CONVENZIONATE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 29		
Torino - Alba	Variante di Montà d'Alba:	
	Lotto 1°	15,000
- S.S. n° 229		
Novara - Gravellona Toce	Variante di Borgomanero:	
	Lotto 1°	20,000
- S.S. n° 31/bis		
Torino - Casale	Tangenziale di Chivasso :	
	Lotto 1°	9,000
- S.S. N° 23 e n° 589	Variante di Airasca e ammodernamento "Pedemontana" nel tratto Piossasco - Cumiana :	
	Lotto 1°	8,000
- S.S. n° 338	Tronco Ghemme - Settimo Vittuone "Pedemontana" - tratto Biella - Mongrado	15,000

Tab. 8.3.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

GIA' CONVENZIONATE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 11	Ammodernamento tronco Novara - Vercelli	10,000
	TOTALE	170,000

Tab. 8.3.2

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: PIEMONTE

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n°.30		
Alessandria - Piana Crixia	Tangenziale di Alessandria:	
	Lotto 5°	10,000
	Circonvallazione di Ponti e ammodernamento tratti saltuari	8,000
- S.S. n° 457		
Asti - Casale	Bretella tra la S.S. n° 457 e il casello Casale Sud sulla A 26:	
	Lotto 1°	6,000
- S.S. n° 494		
Alessandria - Mortara	Completamento tangenziale di Valenza	4,000
- S.S. n° 456		
Asti - Acqui Terme	Variante di Nizza Monferrato :	
	Lotto 1°	10,000

8.4 Lombardia

La Regione Lombardia con nota del Presidente n. 160/84 del 9.1.1984 ha suddiviso gli interventi proposti in tre ordini di priorità, sia su rete classificata sia fuori rete. Le disponibilità attribuite nel Riparto regionale hanno consentito di coprire per intero i fabbisogni della prima priorità espressa dalla Regione, e anche buona parte della seconda.

Ne deriva che la prima fascia di interventi del Piano decennale risulta più estesa del primo livello di priorità regionale.

Inoltre la Regione Lombardia ha manifestato la disponibilità ad ampliare la convenzione in essere con l'ANAS per la compartecipazione alla spesa per una serie specifica di interventi cui si annette un particolare livello di urgenza nell'ambito della prima priorità espressa dalla Regione. Nella Tab. 8.4.1 sono riportati tali interventi cui si riconosce da parte regionale una implicita priorità.

Tab. 8.4.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

DI POSSIBILE CONVENZIONAMENTO

Regione: LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 238 e A/8	Tangenziale di Varese	19,422
- S.S. n° 36	Variante tra il Km 104+000 e il Km 117+000	4,200
- S.S. n° 340	Sistemazione tra Porlezza e Oria-1° stralcio	12,000
	Sistemazione tra Porlezza e Oria-2° stralcio	20,000
S.S. n° 9 , n° 235 e n° 472	Interconnessione a Lodi	15,000
- S.S. n° 42	Variante di Costa Volpino	27,000
- S.S. n° 45/bis	Variante tre Ponti - Tormini::	
	Lotto 2°	13,850
	Variante Tre Ponti - Tormini :	
	Lotto 3°	17,400
	T O T A L E	128,872

Tab. 8.4.2

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: LOMBARDIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 223 e A/8	Tangenziale di Varese - 1° tronco - 1° stralcio	12,578
- S.S. n° 11	Variante Settimo Milanese	5,000
- S.S. n° 38	Variante agli abitati di Mazzo, Grosotto e Grosio	11,300
- S.S. n° 45/bis	Variante Tre Ponti - Tormini : Lotto 1°	8,550
- S.S. n° 340	Variante agli abitati di Pianello, Musso e Dongo	25,000
- S.S. n° 236 e n° 62	Variante Gombetto - bretella di collegamento	9,000
	TOTALE	71,428

8.5 Provincia Autonoma di Trento

Con nota n. 1851 del 20 dicembre 1983 la Provincia Autonoma di Trento ha provveduto alla indicazione di priorità suddividendo gli interventi in tre gruppi: su rete classificata, su rete di proposta classifica, fuori rete. In ogni gruppo erano pure precisate tre fasce di priorità.

Nel Piano decennale sono stati inseriti, stante la disponibilità attribuita per la Provincia di Trento, tutti gli interventi collocati al primo e secondo livello di priorità, sia pure provvedendo a lieve modifica di taluni importi a seguito di istruttoria compartimentale.

In definitiva pertanto si può ritenere sostanzialmente equivalente alle priorità regionali le elencazioni nella prima fascia del Piano decennale. Nel corso delle consultazioni é emersa la problematica relativa al completamento della autostrada della Valdastico oltre Piovene Rocchette, fino alla connessione con la rete trentina di grande comunicazione autostradale.

Non essendosi perfezionati i dettagli conclusivi, tale questione viene rinviata al Parlamento.

8.6 Provincia Autonoma di Bolzano

Con nota del 14.12.1983 la Provincia di Bolzano elenca due gruppi di interventi (su strade classificate e fuori rete) articolando la spesa in due fasce di priorità. Non esiste all'interno delle fasce un ulteriore attribuzione di importanza essendo l'elenco impostato in ordine crescente di numerazione delle strade statali.

Nel Piano Decennale sono state inserite le richieste di prima fascia di priorità regionale con due aggiunte e due eliminazioni: le eliminazioni riguardavano due lotti della S.S. 38 (bivio Laces Ovest-Lasa, Oris-Spondigna), le aggiunte due lotti della S.S. n. 49 (variante di Rio Pusteria e sottopasso di Vandoies) cui su segnalazione compartimentale e motivi di sicurezza si è attribuita una maggiore priorità. Con successiva nota del 20.2.1984 la Provincia accettava la proposta di Piano Decennale ribadendo l'importanza dell'inserimento di due lotti sulla S.S. n. 44. In definitiva quindi la priorità espressa dalla Provincia coincide sostanzialmente con la prima fascia del Piano decennale.

8.7 Veneto

Con delibera n. 137 del 19.1.1984 la Regione Veneto indicava gli interventi richiesti in gruppi di priorità, mantenendo all'interno di ogni gruppo la numerazione progressiva delle strade statali. Il Piano Decennale ha sostanzialmente recepito nella prima fascia di interventi tutte le priorità regionali sia in rete sia fuori rete.

Recentemente la Regione Veneto ha indicato una disponibilità per attivare una convenzione di compartecipazione alla spesa relativamente a un insieme di interventi che vanno considerati quindi, con particolare priorità, e che vengono riportati nella Tab. 8.7.1. Nel corso delle consultazioni é emersa la problematica relativa al completamento dell'autostrada della Valdastico oltre Piovene Rocchette, fino alla connessione con la rete trentina di grande comunicazione autostradale.
Non essendosi perfezionati i dettagli conclusi tale questione viene rinviata al Parlamento.

Tab. 8.7.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

DI POSSIBILE CONVENZIONAMENTO

Regione: VENETO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 434	Collegamento Tangenziale Verona - Transpolesana	13,000
- S.S. n° 13	Nuovo collegamento tra la tangenziale di Mestre e la S.S. n° 53	16,000
- S.S. n° 47	Variante fuori sede di S.Nazario	38,000
- S.S. n° 307	Lavori di ammodernamento compreso il tratto collegamento alla tangenziale Est di Padova :	
	Lotto 3°	27,000
- S.S. n° 443	Bretellà tra la Transpolesana a Rovigo e la S.S. n° 443 a Villadose	5,000
- S.S. n° 248	Variante Sud di Montebelluna (Volpago - Caerano)	33,000
- S.S. n° 14	Traversa Sud di San Donà di Piave	19,000
- S.S. n° 246	Ammodernamento nel tratto Alte - Ceccato - Valdagno	4,000
	TOTALE	155,000

(segue)

8.8 Priuli Venezia Giulia

Con delibera n. 6257 del 6.12.1983 la Regione Priuli Venezia Giulia ha indicato le priorità di intervento articolandole in dettaglio su tre livelli di precedenza. Nel Piano decennale di viabilità di grande comunicazione sono stati inseriti nella prima fascia tutti gli interventi afferenti al primo livello di priorità, oltre a pochi altri afferenti ai primi posti del secondo livello di priorità.

Recentemente la Regione ha manifestato la volontà di arrivare ad un convenzionamento con l'ANAS per una serie di lotti di intervento il cui riepilogo si riporta in tabella 8.8.1 e ai quali va riconosciuto un particolare indice di priorità su base regionale.

Tab. 8.8.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

DI POSSIBILE CONVENZIONAMENTO

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 13	Collegamento alla A 23 in località Udine Sud	40,000
	Variante di Tarvisio dal Km 220+000 al Km 224+000	15,000
- S.S. n° 251	Ammodernamento Pordenone - Ponte del Giulio	40,000
	Costruzione nuovo Ponte del Giulio	25,000
- S.S. N° 464	Nuovo collegamento a Sequals e al casello autostradale di Gemona della A 23	130,000
	Ammodernamento Maniago - Spilimbergo	35,000
	T O T A L E	285,000

8.9 Liguria

Con nota n. 1485 del 10.8.1983 la Regione Liguria ha fornito in ordine prioritario una serie di indicazioni di intervento che si riepilogano nel seguente prospetto:

1) Asse attrezzato Porto di Genova - S.S. n. 35- Svincolo Autostradale di Bolzaneto
2) Raccordo diretto fra l'autostrada Voltri-Alessandria e il bacino portuale di Voltri
3) Asse attrezzato Porto di Savona-Vado-Viabilità di grande comunicazione
4) Asse attrezzato Porto di La Spezia-Viabilità di grande comunicazione
5) Asse attrezzato Porto di Imperia-viabilità di grande comunicazione (S.S. n. 28)
6) S.S. n. 1 costruzione di varianti da Sarzana a Ventimiglia
7) S.S. n. 28 completamento tratti vari

8) S.S. 29 sistemazioni da Savona al confine regionale

La prima fascia di interventi del Piano decennale ha sostanzialmente ricalcato questa prima indicazione di interventi prioritari. Successivamente alla presentazione del Piano con nota n. 265 del 6.2.1984 la Regione Liguria ha contestato dalle scelte di piano, ribadendo il dissenso anche con successiva nota n. 1115 del 18.5.1984 a seguito di delibera n. 44 del 18.4.1984.

Pur non riconoscendosi assolutamente infondate le richieste di priorità espresse dalla Regione Liguria in tempi però successivi alla formulazione e all'approvazione del Piano, si richiama il disposto dell'art. 6 della legge 526/85 dove si parla espressamente di "priorità indicate dalle Regioni e recepite nel Piano decennale".

Manca quindi un preciso riferimento di priorità che corrispondano a entrambi tali requisiti per la Regione Liguria; si può anzi dire che non esistono priorità completamente formalizzate.

Nelle opzioni del Programma Triennale 1985-87 ci si atterrà comunque alle indicazioni delle delibere n° 43 e n° 44 del Consiglio Regionale della Liguria, peraltro già trasmesso al Parlamento in allegato al Piano decennale con note 5844 e 5845 in data 2 Maggio 1985 dall'A.N.A.S..

8.10 <u>Emilia Romagna</u>

Con nota n. 731 del 9.1.1984 la Regione Emilia Romagna ha individuato una serie di interventi suddivisi in tre ordini di priorità corrispondenti al 1°, 2° e 3° triennio. All'interno di ciascun livello di priorità si distinguono tre tipologie di spesa:

- completamento e ammodernamento a itinerari di grande comunicazione
- realizzazione e ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture, portuali, aeroportuali, interportuali, intermodali
- miglioramento di itinerari per cui non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativi.

Tutti gli interventi richiesti dalla Regione come prima priorità, con qualche variazione negli importi e nei titoli a seguito di istruttoria compartimentale, sono stati inseriti nella prima fascia di interventi del Piano decennale, anche

sulla scorta di successive intese nelle fasi finali di approntamento del piano con l'Assessore regionale delegato.

La Regione Emilia Romagna ha inoltre attivato una convenzione di compartecipazione alla spesa con l'ANAS i cui interventi hanno consentito di iniziare la definitiva sistemazione di alcune direttrici cui compete quindi esplicitamente un particolare grado di priorità in ambito regionale, come indicato nella Tab. 8.10.1.

Tab. 8.10.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

R e g i o n e : EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 16 "Adriatica"	Ammodernamento del tracciato in variante fra Cesenatico e Bellaria	28,000
	Sistemazione dell'incrocio fra la S.S. n° 67 a S.Vicoli	2,000
- S.S. n° 16 e n° 64	Collegamento tra la viabilità statale 64 e 16 in località Mizzana	3,000
- S.S. n° 9 "Via Emilia"	Tangenziale Nord al capoluogo di Forlì:	
	Lotto 1°	19,000
	Tangenziale di Cesena :	
	Lotto 1°	12,000
	Variante fra l'incrocio della statale n° 9 con la S.S. n° 610 Selice Montanara	4,000
	Tangenziale Nord di Modena - Prosecuzione della S.S. n° 12 (già Via Canaletto)	5,000
	../.	

Tab. 8.10.1 (segue)

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
(S.S. 9)	Tangenziale di Parma dalla S.S. n° 62 (Via Mantova) alla S.P. Golese	12,500
- S.S. n° 9 e n° 10 "Via Emilia" e "Padana Inferiore"	Tangenziale Sud di Piacenza - collegamento della S.S. n° 9 (loc. Montale) con la S.S. n° 10 (loc. Le Mose e svincolo autostradale)	7,000
- S.S. n° 569 "Vignolese"	Variante esterna all'abitato di Bologna in comune di Zola Predosa	4,000
- S.S. n° 467 e n° 596 "Pedemontana"	Costruzione della variante (fra la S.S. n° 486 e la S.P. Estense) esterna agli abitati di Sassuolo-Fiorano - Maranello	8,500
- S.S. n° 255 "S.Matteo Decima"	Variante esterna all'abitato di Cento, dalla località S.Giovanni al bivio Dondini	3,000

Tab. 8.10.1 (segue)

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S. n° 495 "di Codigoro"	Razionalizzazione della viabilità a Sud-Est di Portomaggiore	4,000
- S.S. N° 309 "Romea"	Intersezione a livelli sfalsati tra la S.S. n° 309, n° 309/dir e il Porto di Ravenna	3,000
- S.S. n° 468 "di Correggio"	Variante in corrispondenza di S.Felice sul Panaro :	
	Lotto 1°	2,000
- Tangenziale Nord di Reggio Emilia	Lotto 2°	10,000
	TOTALE	127,000

8.11 Toscana

Con delibera n. 733 del 3.11.1983 sono state fornite dalla Regione Toscana indicazioni degli interventi e le relative priorità. Il Piano decennale ha recepito nella prima fascia tutti gli interventi richiesti dalla Regione, di cui i primi tredici secondo l'ordine e l'importo segnalato dalla Regione, il 14° sulla S.G.C. Grosseto-Fano anticipandolo di qualche posto di priorità nel disegno di rete nazionale, e raggruppando gli altri interventi riducendone l'importo in proporzione alle disponibilità.

Successivamente all'approvazione del Piano decennale il Consiglio regionale della Toscana del 9.5.1984 contestava le opzioni di Piano, richiedendo un maggior importo per le strade statali all'interno della Regione, ritenendo non corrispondente alle effettive capacità l'indice generale adottato nel riparto.

Fermo restando, peraltro, l'impostazione già espressa nella medesima delibera il Consiglio Regionale specificava in dettaglio gli interventi complessivamente raggruppati senza specificazione per 261,7 miliardi, accettando anche le varianti di Pisa e Massa inizialmente non richieste, secondo il seguente prospetto integrativo:

S.S. n. 1	(Pisa e Massa)	20	miliardi
S.S. n. 2		70	"
S.S. n. 12		20	"
S.S. n. 64		20	"
S.S. n. 67		10	"
S.S. n. 68		40	"
S.S. n. 71		20	"
S.S. n. 74		10	"
S.S. n. 439		11	"
S.S. n. 441		20	"
S.S. n. 445		20,7	"

8.12 Umbria

La Regione Umbria non ha mai fornito indicazioni circa la priorità degli interventi in via formale, lasciando inevase le richieste dell'ANAS a tal merito. La consultazione con la Regione si è avuta soltanto in fase di incontri di lavoro per la formazione del Piano decennale.

In merito alla selezione degli interventi esiste soltanto una precedente delibera n. 4024 del 3.8.1982 che segnalava una serie di interventi ai fini della formazione del programma stralcio 1982-1987.

Tre di questi interventi, che non avevano trovato capienza nel Programma stralcio, sono stati inseriti nel Piano Decennale e precisamente:

- S.S. n. 3 lotto 3 b (Km 170+400/172+982)
- Strada delle 3 Valli Umbre tronco 3°
- Strada delle 3 Valli Umbre tronco 2°

8.13 Marche

Con delibera n. 150 del 16.1.1984 la Regione Marche ha fornito alcune indicazioni a carattere generale con un quadro riepilogativo che comprende non soltanto i nuovi interventi ma anche quelli inseriti nel piano triennale '79-'81 e nel Programma ex CASMEZ. All'interno di questo riepilogo, che corrisponde al doppio degli stanziamenti attribuiti alla prima fascia di interventi per la Regione Marche, si sono individuati i lotti riportati nel Piano decennale.

La numerazione degli interventi del riepilogo regionale seguiva un numero progressivo non corrispondente alla priorità ma semplicemente alla elencazione.

Posteriormente all'approvazione del Piano decennale la Regione con delibera n. 175 del 13.4.1984 chiedeva ulteriori integrazioni per quanto riguarda gli interventi e le priorità. In ogni caso, poichè le priorità segnalate dalla Regione eccedono la prima fascia del Piano decennale, valgono le indicazioni di questo.

8.14 Lazio

Con nota n. 954 del 9.11.1983 la Regione Lazio ha indicato in ordine di priorità una serie di interventi che sono stati tutti inseriti nella prima fascia del Piano decennale. Inoltre la Regione aveva segnalato come assolutamente prioritario il completamento della Trasversale Nord Orte-Rieti-Viterbo, convenzionandolo in parte con fondi propri.

Tutti gli interventi segnalati dalla Regioni come prioritari sono stati inseriti nella prima fascia di interventi del Piano decennale, aggiungendo quale unico intervento non segnalato soltanto la S.S. n. 8 in fondo all'elenco.

La Regione Lazio ha peraltro in corso una convenzione con l'ANAS i cui lotti prioritari di intervento sono individuati nella Tab. 8.14.1.

Tab. 8.14.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

DI POSSIBILE CONVENZIONAMENTO

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- Trasversale Nord	Completamento	200,000
- S.S. n° 7 "Via Appia"	Potenziamento del tratto da Terracina a Formia	350,000
- Collegamento area Pontina Nord - A/2		n.d.

n.d. = non determinato

Tab. 8.14.2

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: LAZIO

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- Trasversale Nord	Completamento con la costruzione del tratto dalla bretella di allaccio alla "Cassia" alla S.P. Vetralla - Tuscania	12,000 (c.r.)
- Porto di Civitavecchia - Innesto con la S.S. n°1 "Via Aurelia"	Completamento	25,000 (c.r.)
- S.S. n° 311 "Nepesina"	Variante per l'abitato di Civitacastellana	15,000 (c.r.)
- S.S. N° 411 "Sublacense"	Ammodernamento della S.S. n° 5 a Subiaco	9,000 (c.r.)
	TOTALE c.r.	61,000
	Impegno finanziario complessivo A.N.A.S.	61,000
	T O T A L E	122,000

c.r. = concorso regionale

8.15. Abruzzo

Con delibera n. 7391 del 22.12.1983 la Regione Abruzzo ha indicato una serie di interventi in ordine prioritario per un importo di molto eccedente le disponibilità del riparto a favore della Regione.

Nella prima fascia del Piano decennale sono stati pertanto inseriti soltanto interventi indicati quali prioritari, spostando addirittura in seconda fascia una consistente parte di interventi per difetto di capienza finanziaria.

Le priorità espresse dalla Regione, relativamente agli interventi inseriti in seconda fascia, non sono state disattese in quanto non condivise, ma per mancato riscontro tra richieste e disponibilità di spesa. La selezione operata di prima fascia del Piano decennale corrisponde completamente alle priorità, pur non comprendendo l'intera serie delle richieste regionali.

8.16 Molise

Con nota n. 125 del 19.4.1983 e successiva nota 17264 del 21.10.1983 la Regione Molise esprimeva in ordine prioritario una serie di interventi che sono stati puntualmente riportati nella prima fascia del Piano decennale, salvo alcuni modesti adeguamenti degli importi in base ad istruttorie tecniche compartimentali.

In particolare i primi sei interventi della scheda del Molise e quelli rispettivamente collocati all'11°, 12°, 13° posto corrispondono alle delibera regionale.

La Regione con delibera n° 5989 del 22/11/1985 ha inviato un elenco contenente le priorità aggiuntive riportate, in tabella 8.16.1.

Tabella n. 8.16.1

PRIORITA'AGGIUNTIVE

REGIONE MOLISE

	Arterie	Intervento
1	S.S. n. 87	Completamento variante ovest di Campobasso
2	S.S. n. 16	Variante di Termoli con prolungamento verso CAMPOMARINO
3	S.S. n° 85	Variante di Venafro con ammodernamento km 8+000 al km 28+ +500
4	S.S. n. 86/85 bis	Ammodernamento km 28 - km 44 e completamento variante Venafro
5	S.S. n. 87/376	Ammodernamenti vari dal Raccordo"INGOTTE" (innesto S.S. n. 87) ed in prosecuzione per l'intera estesa della S.S.376
6	S.S. n. 645/87	Consolidamento manufatti ed opere di civilizzazione al raccordo "Ingotte".

8.17 Campania

Con delibera n. 90 del 10.1.1984 la Regione Campania ha trasmesso una serie di interventi in successivo ordine di priorità che sono stati inseriti nella medesima serie ordinale e con gli stessi importi del Piano decennale che quindi corrisponde alla lettera alle priorità espresse dalla Regione.

8.18 Puglia

La Regione Puglia non ha espresso deliberati formali in ordine nè agli interventi nè alle rispettive priorità. La Regione ha peraltro collaborato nella fase istruttoria del Piano con il Compartimento della Viabilità.

Pur avendo ottenuto attraverso i molteplici incontri di istruttoria del Piano una sostanziale intesa con la Regione, non si può individuare all'interno della 1^ fascia di interventi un particolare ordine di priorità su base regionale.

In fase di formazione del Programma Triennale 1985-87 la Regione Puglia, con delibera G.R. n° 10309 del 29/11/1985 ha richiesto l'inserimento del collegamento autostradale Brindisi - Taranto, in connessione con l'autostrada Taranto - Sibari - Metaponto.
Poichè la Regione, nella medesima delibera intende concorrere alla spesa con proprio intervento finanziario, si assimila il problema alle opere convenzionabili nel triennio, come indicato al capo 11.2.

8.19 Basilicata

Con nota N. 2352 del 20 aprile 1983 la Regione ha fornito una serie di interventi e di priorità. Tutti gli interventi richiesti sono stati inseriti nella prima fascia del Piano Decennale aggiornandone gli importi in base a istruttoria tecnica compartimentale.

Posteriormente all'approvazione del Piano la Regione con nota 3119 del 18.5.1984 ha fornito un ulteriore specificazione delle priorità secondo questo ordine:

1) Itinerario Bradanico-Salentino e Potenza-Bari

2) S.S. n. 106 Jonica

3) Matera-Ferrandina-Pisticci-Montalbano-Pollino

4) S.S. 18

5) S.S. 481

8.20 Calabria

Con delibera n. 8 del 17.1.1984 la Regione Calabria ha indicato in ordine prioritario 13 interventi che sono stati tutti inseriti nella prima fascia di interventi del Piano decennale. In coda alla scheda del piano per la Calabria sono stati inseriti soltanto due lavori sulla S.S. n. 481 non segnalati dalla Regione.

Per quanto sopra la prima fascia di interventi del Piano decennale corrisponde in dettaglio alle priorità espresse dalla Regione.

8.21 Sicilia

Con nota n. 62 del 6.1.1984 la Regione Sicilia ha trasmesso la indicazione di priorità suddivisa in tre fasce per ognuna delle categorie di strade indicate:

- strade classificate
- strade di proposta classificazione
- strade fuori rete.

Nell'ambito delle priorità non è stato definito un ordine ulteriore di precedenza, essendo le arterie numerate secondo l'ordine progressivo delle strade statali.

Nella prima fascia di interventi nel Piano decennale sono stati inseriti tutti quelli dichiarati di prima priorità dalla Regione ad eccezione dei seguenti:

- Autostrada Siracusa-Gela (Cassibile-Rosolini)
- A 20 manutenzione Viadotto Ritiro e Galleria Capo Calavà
- S.S. 189 Variante Km 59 - 63,5
- S.S.V. Licata-Torrente Braemi manutenzione giunti.

Va inoltre notato come nel Piano decennale non si sia inserito, per deficienza di finanziamento, alcun intervento su strada di proposta classifica o fuori rete.

In ogni modo la Regione ha in corso una convenzione di compartecipazione con l'ANAS dove vengono implicitamente dichiarate le seguenti priorità di intervento:

- S.S.V. Licodia Eubea-Libertinia
- S.S.V. Caltanissetta-Gela

il tutto come riepilogato nelle Tabb. 8.21.1 e 8.21.2.

Tab. 8.21.1

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO

DI POSSIBILE CONVENZIONAMENTO

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S.V.		
Licodia Eubea - Libertinia	Lavori di costruzione del 1° lotto	16,430
	Lavori di costruzione del 2° lotto - 1° stralcio	17,448
	Lavori di costruzione del 2° lotto - 2° stralcio	17,573
	TOTALE	51,451

Tab. 8.21.2

PRIORITA' REGIONALI DI INTERVENTO GIA' CONVENZIONATE

Regione: SICILIA

Strade Statali Interessate	Intervento	Importo (miliardi di Lire)
- S.S.V.		
Caltanissetta - Gela	Lavori di costruzione del Lotto 9° - 1° stralcio	28,876
	Lavori di costruzione del Lotto 10° - 2° stralcio	27,388
	Lavori di costruzione del Lotto 5° - 2° stralcio	22,305
	TOTALE	78,569

8.22 Sardegna

Con nota n. 877 del 18.4.1983 la Regione Sardegna ha segnalato un insieme di interventi in ordine non prioritario, indicando in particolare due gruppi per complessivi 37 interventi da cui desumere i lotti prioritari; il primo gruppo riguarda nuovi interventi, il secondo lotti di completamento del Piano Triennale 1979-'81.

Nella prima fascia del Piano decennale sono stati inseriti pertanto tutti interventi prioritari secondo la definizione regionale; solo una parte limitata di interventi relativi alla sicurezza stradale sono stati aggiunti nell'elencazione a quelli regionali.

CAPITOLO 9

FORMAZIONE DEL PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 1987

9.1 Dinamicità del Programma Triennale

Il riferimento dell'art. 6 della Legge 526/85 alle scelte individuate dal Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione pone la proposta di Programma triennale 1985-'87 in funzione implicita di stralcio attuativo di un quadro di riferimento più vasto e articolato. Con ciò si conferma la rigorosa unitarietà del Piano decennale nel suo insieme ma si sottolinea al contempo la dinamicità di un sistema attuativo da modularsi su attribuzioni temporali successive di investimento.

La validità del Programma triennale 1985-'87, in altri termini, non si misura soltanto nei suoi espliciti contenuti, bensì e soprattutto dal rigore complessivo delle scelte di Piano decennale; ciò che pone la proposta per il triennio '85-'87 in un'ottica indubbiamente legata a fattori contingenti di spendibilità, di completamento e di attivazione rapida degli investimenti.

Le scelte in ordine ai criteri di priorità non si possono per

tanto ricondurre unicamente ad un complesso rigido e chiuso di interventi ritenuti in linea di principio più importanti, bensì debbono aprirsi a considerare soprattutto le condizioni effettive di spendibilità secondo la modulazione finanziaria assentita dalla Legge 526/85. Si ritiene difatti fondamentale una caratterizzazione del Programma triennale 1985-'87 finalizzata alla rapidità e certezza della spesa, in modo da evitare l'insorgere di residui passivi che si ritengono incompatibili con la sua funzione di primo stralcio attuativo di un Piano decennale di interventi di molto superiore alle disponibilità finanziarie per il momento attribuite.

Come regola generale di attuazione del Piano Decennale, che rimane confermato nella sua interezza programmatoria per il prossimo futuro, si ribadisce quindi l'esigenza di "piano-processo", in modo da cogliere con la necessaria agilità di intervento le opportunità, via via emergenti, per adeguarne la temporizzazione degli interventi, anche in funzione di esigenze di raccordo intermodali e di integrazione con altri modi di trasporto in corso di realizzazione.

Optare per il metodo del piano-processo significa pure non delimitare il Programma triennale 1985-'87 alle disponibilità finanziarie attualmente attribuite, ma aprirne i contenuti ad una proiezione futura di prosecuzione sulla scorta delle aspettative di ulteriore finanziamento delle opzioni contenute nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

In particolare si ritiene ragionevole, stante la tempistica parzialmente sovrapposta di attuazione dell'iter procedurale previsto nella legge 526/85 e il varo della legge finanziario 1986, inserire fra le risorse spendibili in chiave programmatoria anche l'imputazione di spesa che l'attuale proposta di legge finanziaria 1986 attribuisce per 2.200 miliardi per l'attuazione del Piano decennale.

Ciò consente di prefigurare una certa continuità di spesa e di definire un coacervo più organico di interventi da cui estrarre via via le opere non soltanto prioritarie ma anche di più pronta spendibilità in base alle situazioni autorizzative dei singoli progetti.

Se però il Parlamento confermerà nella formulazione definitiva della legge finanziaria l'attribuzione per la legge 531/82 il presente schema di Programma triennale 1985-'87 potrà risultare esaustivo anche per le indicazioni di spesa relative alla dotazione finanziaria incardinata principalmente nel 1988. Ciò anche allo scopo di consentire una proiezione pianificata degli interventi di respiro adeguato alla dimensione finanziaria dei lotti più significativi.

9.2 Priorità e inseribilità

Alla luce di quanto esposto al paragrafo precedente la articolazione propositiva del Programma triennale 1985-'87 esprime nel proprio ambito due momenti distinti di proposizione:

- l'area di priorità, corrispondente alla sommatoria degli interventi realizzabili mediante l'utilizzo dei fondi impegnati dalla legge 526/85, nonchè dall'attribuzione aggiuntiva di 2.200 miliardi della Legge finanziaria 1986 per l'attuazione della legge 531/82;

- l'area di inseribilità, corrispondente ad un complesso di interventi ritenuti ugualmente prioritari, ma non inseriti nell'area di priorità per difetto di disponibilità finanziaria. Nel caso però in cui, per vari motivi, non risultassero spendibili nei tempi previsti i fondi attribuiti ad interventi dell'area di priorità, l'inserimento degli interventi per così dire di riserva consentirebbe il mantenimento dei ritmi previsti per l'attuazione del Piano decennale nel suo complesso.

Non va neppure dimenticato che sia il Piano decennale sia la approvazione del medesimo da parte del CIPE hanno ribadito il vincolo assunto in merito ai criteri basilari di redditività cui debbono informarsi tutti gli interventi del Piano decennale, imponendo una rigorosa analisi costi/benefici al fine di riscontrare la validità macro-economica specifica di ogni lotto.

Poichè non risulta ancora possibile disporre, in termini omogenei e sicuramente adeguati ad un rigoroso riscontro economico, di basi progettuali a livello di massima o esecutivo per buona parte degli interventi e degli investimenti inseriti nel Piano decennale, si ritiene fondamentale la funzione di riserva espressa dall'area di inseribilità per sopperire a eventuali deficienze di lotti in priorità.

Se poi si valuta la funzione dinamica di piano-processo per successivi stralci attuativi rispetto allo scenario complessivo del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione, si può rilevare nei contenuti dell'area di inseribilità una indicazione motivata per quanto concerne ulteriori attribuzioni di risorse alla legge 531/82 da parte del Parlamento per anni successivi al 1988, dove termina la proiezione della spesa inserita nell'area di priorità.

Circa la dimensione finanziaria dell'area di inseribilità, si è ritenuto in linea di massima opportuno riconfermare

l'entità di risorse previste della proposta di legge finanziaria 1986 per un impegno di altri 2.200 miliardi.

Il prospetto complessivo di sintesi delle disponibilità programmatiche del Programma triennale 1985-87, per la parte esplicitamente normata dall'art. 6 della legge 526/85 si prospetta nei seguenti termini:

- interventi a completamento del Piano triennale 1979-'81 (non ripartibili tra le Regioni) L. 68 miliardi
- interventi di completamento del Programma stralcio 1982-'87 (non ripartibili tra le Regioni) " 100 miliardi
- interventi in area di priorità completamente finanziati dalla legge 526/85 " 4.000 miliardi
- interventi in area di priorità finanziabili in prospettiva della legge finanziaria 1986 " 2.200 miliardi
- interventi in area di inseribilità in previsione di ulteriore finanziamento della legge 531/82 " 2.200 miliardi

9.3 La suddivisione per categorie di spesa

Il Programma Triennale 1985-'87 comprende al proprio interno sia contributi per investimenti autostradali sia interventi diretti sulla rete delle strade statali; inoltre, a seguito di quanto precisato, contiene una parte di spesa direttamente attribuita al di fuori di qualsiasi ipotesi di riparto regionale e un'altra parte viceversa mirata a problematiche di grande viabilità riconducibili ad ambiti di riparto regionale.

Per quanto riguarda il settore autostradale la suddivisione tra fondi fuori quota e fondi ripartibili su base regionale si riepiloga nel seguente prospetto:

- impegni "fuori quota" non ripartibili fra Regioni L. 600 miliardi
- interventi e contributi ripartibili fra le Regioni " 915 miliardi

Per quanto riguarda invece il comparto delle strade statali la suddivisione in priorità e inseribilità appare dal seguen te prospetto:

- area di priorità - interventi fuori quota L. 450 miliardi
- area priorità - interventi ripartibili tra Regioni con finanziamento legge 526/85 " 2.035 miliardi
- area priorità - interventi attivabi li con legge finanziaria 1986 ripar tibili tra le Regioni " 2.200 miliardi
- area inseribilità - interventi atti vabili con ulteriori finanziamenti e ripartibili fra le Regioni " 2.200 miliardi.

Per il settore autostradale non si è ritenuto di dover prevedere aree di investimento aggiuntivo rispetto a quella prio ritaria connessa alla dotazione specifica della legge 526/85. Per la rete statale ordinaria il disposto della legge 526/85 può considerarsi invece completamente esaustivo poichè svilup pa un programma di investimenti straordinari nel solco consolidato della legislazione vigente.

9.4 La tabella principale di riparto

Il totale dei fondi ripartibili fra le Regioni risulta arti colato sulla seguente disponibilità per strade statali e re te autostradale:

- area di priorità promiscua per autostrade e viabilità statale nei limiti delle Legge 526/85 L. 3.100 miliardi
- area di priorità con utilizzo previsionale legge finanziaria 1986 su viabilità statale " 2.200 miliardi
- area di inseribilità con utilizzo ul teriori stanziamenti su viabilità statale " 2.200 miliardi

All'ammontare complessivo risultante si applica il sistema di riparto regionale adottato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS le cui risultanze numeriche si riepilogano nella Tab. 9.4.1.

Tab. 9.4.1 - FONDI RIPARTITI SU BASE REGIONALE - PRIORITA' e INSERIBILITA'

REGIONI	Indici di riparto	Priorità Legge 526/85 (miliardi)	Priorità Legge fin. 1986 (miliardi)	Inseribilità (miliardi)	TOTALE
Piemonte	6,7	208	147	147	502
Valle d'Aosta	0,4	12	9	9	30
Lombardia	11,8	366	259	259	884
Trentino A.Adige	1,9				
Pr. Bolzano	1,08	34	24	24	82
Pr. Trento	0,82	25	18	18	61
Veneto	6,3	195	139	139	473
Friuli V. Giulia	3,2	99	70	70	239
Liguria	5,8	180	128	128	436
Emilia Romagna	6,2	192	136	136	464
Italia Sett.	42,3	1311	930	930	3171
Toscana	6,4	198	141	141	480
Umbria	1,5	47	33	33	113
Marche	2,2	68	48	48	164
Lazio	7,5	233	165	165	563
Italia Centrale	17,6	546	387	387	1320
Abruzzo	2,6	81	57	57	195
Molise	1,5	47	33	33	113
Campania	7,9	245	174	174	593
Puglia	7,3	226	160	160	546
Basilicata	1,7	53	38	38	129
Calabria	3,3	102	73	73	248
Sicilia	10,5	325	231	231	787
Sardegna	5,3	164	117	117	398
Italia Merid. e Insulare	40,1	1243	883	883	3009
TOTALE	100	3100	2200	2200	7500

CAPITOLO 10

PROGRAMMA DI INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

10.1 Criteri generali

L'attribuzione di risorse al settore autostradale non abbraccia con omogeneità l'intero scenario delle Regioni italiane, sia perchè talune sono sprovviste di autostrade sia perchè per talune di quelle provviste di autostrade non si prevedono nel Programma triennale '85-'87 nuovi investimenti.

Ne deriva la necessità di considerare ripartibile fra le Regioni in larga misura anche l'investimento sulla rete autostradale, la cui importanza certamente assume dignità di rete a carattere nazionale. Se però non si considerasse la differenziazione di dotazione autostradale esistente per le varie regioni si rischierebbe di penalizzare le aree meno dotate di autostrade senza sopperirvi mediante un maggior flusso di interventi sulla viabilità ordinaria.

La stessa ottica dell'art. 6 della legge 526/85 non introduce differenziazioni aprioristiche tra autostrade e strade statali, così confermando la visione unitaria che ha caratterizzato il Piano decennale della viabilità di grande comuni-

cazione. Donde la conferma del criterio finora seguito nel considerare autostrade e strade statali sinergicamente finalizzate al conseguimento di obiettivi generali e comuni al servizio della mobilità nazionale.

Anche in questo spirito sembrerebbe concettualmente scorretto gestire in misura diversa le attribuzioni di risorse in autostrade e viabilità statale, delimitando ad esempio soltanto la seconda ad un riparto regionale e considerando in certo modo "fuori quota" la rete in concessione. Rispetto alle disponibilità su base regionale illustrate nella Tab. 9.4.1 si ritiene quindi di dover anzitutto attribuire la spesa di pertinenza alla rete autostradale, tenendo conto della sua non possibile frazionabilità a differenza della rete viaria statale dove l'intervento é più disperso e frammentato.

Il riparto su base regionale non interessa ovviamente le tre direttrici autostradali riconosciute "fuori quota" per quanto illustrato al precedente capitolo 7, cui si propone in particolare di attribuire i seguenti stanziamenti fino al complesso di spesa definito in 600 miliardi:

- collegamento Rivoli-Bardonecchia- -Frejus	L.	150	miliardi
- Autostrada Aosta-Monte Bianco	"	200	miliardi
- Autostrada Roma-L'Aquila-Teramo	"	150	miliardi.
- Autostrada Messina-Palermo	"	100	miliardi(*)

(*)Altri 50 miliardi vengono destinati dal riparto dei fondi su base regionale.

Per il Frejus e la Roma-L'Aquila-Teramo gli stanziamenti dovrebbero essere sufficienti al completamento definitivo dei tratti e dei punti ancora critici dell'itinerario, mentre per il Raccordo al Traforo del Monte Bianco il contributo, nella misura di 200 miliardi, rappresenta una quota parte dell'investimento complessivo con esplicita funzione di avvio dei lavori.

Per quanto concerne i criteri generali di priorità per gli investimenti sulla rete autostradale in concessione ci si atterrà sostanzialmente alle indicazioni emerse con il voto del 13 settembre 1985 del Consiglio di Amministrazione ANAS, finalizzando le opzioni di priorità alla costituzione di direttrici di grande comunicazione interconnesse con la rete statale ordinaria attivata per il prossimo triennio dalla legge 526/85, oppure in corso di ultimazione a seguito di precedenti programmi straordinari dell'ANAS.

Essendo peraltro il contributo da parte dello Stato soltanto una quota della spesa complessiva per investimenti da parte delle concessionarie, si ritiene che per paragonare il flusso di spesa in autostrade con il corrispondente sulle strade statali, si debba adottare un coefficiente moltiplicatore mediamente superiore a due per il comparto di rete individuato nella prima priorità. Si prevede pertanto che lo stanziamento contributivo dello Stato per 1.500 miliardi potrà attivare opere per circa 3.000 miliardi di lire sulla rete autostradale.

Ai fini del riparto tra le Regioni si ritiene peraltro opportuno considerare fra le somme attribuite solamente le entità dei contributi dello Stato, e non l'importo complessivo di spesa, in quanto attraverso lo strumento della tariffa e del prolungamento dei tempi di concessione la restante parte della spesa di investimento viene già accollata, attraverso l'utenza, alle singole realtà regionali.

Alla luce di quanto sopra si riterranno equivalenti ai fini del riparto regionale i contributi destinati alle concessionarie rispetto alle erogazioni dirette per le strade statali; entrambe tali categorie di importi afferiranno pertanto al medesimo fondo ripartibile per ogni singola Regione.

Si ricorda come il contributo dello Stato al settore autostradale, nella presente fase di elaborazione dello schema di Programma Triennale 1985-87, richiede da parte delle concessionarie anzitutto uno specifico atto di adesione per le singole tratte attribuibili, e secondariamente una verifica di carattere economico-finanziario per valutare le sinergie scaturibili, per la copertura dei costi eccedenti la contribuzione statale, dall'autofinanziamento delle Società e dal concorso di Enti locali.

Specie per gli investimenti relativi ad opere ed infrastrutture viarie nelle aree urbane, il disposto dell'art. 5 della legge 526/85 - che autorizza la Cassa depositi e prestiti ad accordare ai Comuni ovvero alle società concessionarie di autostrade mutui ventennali per importo complessivo di 200 miliardi per ciascuno degli anni finanziario 1985-1989 - consente di dare concretezza ad una strategia che, pur mantenendo alle concessionarie autostradali un ruolo di centralità in fase attuativa, ne sostiene finanziariamente l'azione nei periodi di avvio delle opere.

Poichè quindi la attuazione della spesa nel settore autostradale richiede un incontro di volontà da parte di più contraenti, le attribuzioni che il Programma Triennale 1985-87 intende destinare al settore vanno considerate al momento quale disponibilità unilaterale dell'ANAS, sulla base di un disegno organico di rete e della presunta attivazione di altre sinergie economiche per il completo finanziamento delle opere.

10.2 Realizzazioni autostradali prioritarie

La unitarietà di disegno della rete di grande comunicazione non può comportare una dicotomia di trattazione per strade statali e autostrade in concessione. Anche se, per quanto illustrato nel paragrafo precedente, l'attivazione di opere sulla rete in concessione richiede una maggior complessità di istruttoria da parte degli enti attuatori interessati.

Una pianificazione a breve termine, come appunto si qualifica il Programma Triennale 1985-87, deve certamente tener conto dei riscontri procedurali che possono rallentare l'iter delle opere previste, ma d'altro canto non può neppure trascurare il riferimento metodologico ad un disegno di rete completo ed interconnesso.

In questo spirito di proposizione unilaterale degli interventi ritenuti necessari alla "chiusura di maglie autostradali già esistenti", nonchè a "ottimizzare i livelli di traffico e migliorare e garantire le condizioni di sicurezza di tratti essenziali per la funzionalità della rete autostradale" - secondo il dettato dell'art. 6 della legge 526/85 - il Programma Triennale deve farsi carico di individuare i tratti da ritenersi prioritari ai fini del disegno complessivo di rete, anche a prescindere nell'attuale fase dalla certezza di poter assegnare le opere ad una società concessionaria, qualora questa non manifestasse interesse alla proposizione dell'ANAS.

Secondo le indicazioni di base circa la ripartibilità dei fondi disponibili fra le varie realtà regionali è importante precisare, nella presente sede, quale potrebbe essere la entità di risorse scaturite dalla legge 526/85 da potersi imputare a contributi dello Stato per la realizzazione del complesso di opere autostradali ritenute prioritarie nello ambito di ogni regione. Ciò anche al fine di perequare la spesa dello Stato in viabilità stradale e autostradale nelle diverse realtà specifiche contingenti.

Fermi rimanendo i principi e i presupposti di fondo circa la funzione del contributo da parte dello Stato nell'attivare investimenti sulla rete autostradale, si propone nel prosieguo una ipotesi di attribuzione complessiva su base regionale contestualmente alla indicazione dei tronchi prioritari ai fini della ottimizzazione del disegno di rete integrata di grande viabilità.

Va ribadito comunque come la dichiarazione di priorità per i singoli tronchi autostradali vuole sottendere un preciso riferimento programmatorio, cui il metodo acquisito per la programmazione poliennale di grande comunicazione non può derogare senza perdere connotazioni qualificanti di rigore e scientificità di approccio. Nel riscontro attuativo è però fondamentale la verifica delle disponibilità imprenditoriali e tecnico-economiche delle società concessionarie nell'aderire alle linee emergenti dal presente Programma Triennale.

In altri termini l'elencazione delle priorità di nuovi interventi autostradali su base di aggregazione regionale va inquadrata come condizione indubbiamente necessaria, ma non da sola sufficiente, al conseguimento dell'obiettivo realizzativo cui mira l'azione programmatica dell'ANAS. Donde si ribadisce l'obbligo di una attenta verifica istruttoria non soltanto delle condizioni generali di redditività macro-economica, cui anche i progetti di autostrade debbono venir sottoposti secondo lo spirito e la lettera della Delibera CIPE in data 28 marzo 1985, ma anche delle situazioni specifiche di ordine più strettamente finanziario circa le capacità di autosufficienza economica delle concessionarie nei riguardi del complesso di investimenti proposti, o soltanto per la loro parte per cui l'azione sinergica di più enti interessati può favorire la pronta attuazione del disegno programmatico qui delineato.

Tab. 10.2.1 - INTERVENTI AUTOSTRADALI PRIORITARI NEL DISEGNO DI RETE DI GRANDE COMUNICAZIONE

PIEMONTE	
Autostrada Torino-Savona. Raddoppio tronco Priero-Altare (per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)	
Autostrada Torino-Milano. Bretella di Chivasso	
Autostrada interporto Novara-aeroporto Malpensa (per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)	
Sistema tangenziale di Torino. Completamento	
Totale contributi attribuibili	140 miliardi

LOMBARDIA	
Autostrada Gronda Nord di Milano. 1° lotto da A 4 (Pero) a S.P. 44 (Niguarda)	
Autostrada Gronda Nord di Milano. 2° lotto da S.P. 44 (Niguarda) a tangenziale Est (Gobba)	
Autostrada interporto Novara-aeroporto Malpensa (per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)	
Tangenziale Est di Milano. Completamento peduncolo Cologno M.-Monza e prolungamento Usmate-Nibionno (S.S. 342)	
Autostrada Pedemontana. 1° lotto da A 8 (Castronno) a A 9 (Grandate) con diramazione al confine di Stato valico Gaggiolo	
Totale contributi attribuibili	200 miliardi

Tab. 10.2.1 - INTERVENTI AUTOSTRADALI PRIORITARI NEL DISEGNO DI RETE DI GRANDE COMUNICAZIONE

VENETO

Complanaridi Mestre
Raccordo Pordenone-Conegliano.
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)
Autostrada Valdastico (per memoria)
Totale contributi attribuibili — 17,5 miliardi

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Autostrada Valdastico
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale

per memoria

FRIULI VENEZIA GIULIA

Raccordo Pordenone-Conegliano.
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Totale contributi attribuibili — 12,5 miliardi

LIGURIA

Autostrada Torino-Savona. Raddoppio tronco Priero-Altare
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Bretella Voltri-Rivarolo

Totale contributi attribuibili — 180 miliardi

Tab. 10.2.1 - INTERVENTI AUTOSTRADALI PRIORITARI NEL DISEGNO DI RETE DI GRANDE COMUNICAZIONE

EMILIA ROMAGNA

Collegamento tra autobrennero, autocisa e autostrada Brescia Padova

Nuovo attraversamento appenninico A 1
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Totale contributi attribuibili — 85 miliardi

TOSCANA

Nuovo attraversamento appenninico A 1
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Autostrada Livorno-Civitavecchia

Totale contributi attribuibili — 180 miliardi

CAMPANIA

Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Riqualifica e ammodernamenti
(per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Totale stanziamenti attribuibili — 60 miliardi

PUGLIA

Autostrada Brindisi-Taranto — per memoria

Tab. 10.2.1 - INTERVENTI AUTOSTRADALI PRIORITARI NEL DISEGNO DI RETE DI GRANDE COMUNICAZIONE

BASILICATA

Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Riqualifica e ammodernamenti (per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Totale stanziamenti attribuibili | 30 miliardi

CALABRIA

Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Riqualifica e ammodernamenti (per l'aliquota di tracciato ricadente nel territorio regionale)

Totale stanziamenti attribuibili | 60 miliardi

SICILIA

Autostrada Messina-Palermo
Autostrada Siracusa-Gela

Totale contributi attribuibili | 100 miliardi

TOTALE CONTRIBUTI E STANZIAMENTI RIPARTITI PER REGIONI 1.065 miliardi

10.3 L'istruttoria del CIPE

Allo stato attuale la proposta complessiva di Piano autostradale, secondo le indicazioni emerse dal voto del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS di cui si è parlato al precedente capitolo 4, è ancora in fase di istruttoria del CIPE, non essendosi potuta concludere in tempi contestuali all'applicazione della Legge n. 526/85, a causa di istanze di rinvio da parte di altri dicasteri.

Pur non essendo al momento definibile quale potrà essere il deliberato definitivo del CIPE, si ritiene importante rappresentare al Parlamento gli orientamenti emersi fino ad oggi in sede di istruttoria, che avrebbero potuto già sfociare in una definitiva approvazione qualora non fosse subentrata la cennata istanza di rinvio.

E' stato anzitutto riconosciuto che il Programma Autostradale si integra funzionalmente al Piano Decennale relativo alle strade statali, conferendo all'insieme il necessario carattere di generalità e completezza; ciò in quanto si corre

la alle linee generali, metodologiche e programmatiche di quanto già espressamente approvato dal CIPE.

Non risulta viceversa ancora completamente definito il livello di interrelazione del Programma autostradale con le linee direttrici del Piano Generale dei Trasporti, nel quadro più ampio di uno sviluppo coerente del trasporto di persone e cose sia sotto l'aspetto territoriale sia sotto l'aspetto economico-reddituale. Ciò anche in dipendenza dalle procedure e dalle attribuzioni specifiche che potrà avere il CIPET nella valutazione di interventi lungo la rete autostradale in concessione.

Per quanto riguarda l'ammontare degli investimenti indicati nelle prime due fasi di programma autostradale (voto ANAS 13/9/1985), la quantificazione in lire 10.057 miliardi a prezzi 1985 verrebbe rivalutato ad un complesso di 17.684 miliardi in lire correnti, tenuto conto del tasso programmatico di inflazione. Secondo le ipotesi di contribuzione da parte dello Stato prefigurate nel voto ANAS 13/9/1985, l'importo a carico dell'erario in lire correnti risulterebbe di 11.984 miliardi pari al 67,7% del costo complessivo delle opere.

Tale livello di contribuzione da parte dello Stato potrebbe apparire anche, e non infondatamente, notevole e comunque tale da modificare concettualmente il riferimento normativo di tutta la legislazione autostradale per la rete in concessione, che finora aveva limitato il tetto massimo di contributi alle concessionarie nella misura del 40%; nel momento di avvio del primo programma di costruzioni autostradali del dopoguerra con legge 21.5.1955 n. 463. Va però detto che il costo finanziario gravante sugli investimenti autostradali, a differenza delle condizioni in essere negli anni 1950-60, comporta ulteriori oneri di spesa, paragonabile per entità e rilevanza al costo tecnico di costruzione delle opere.

Considerando anche le possibilità aggiuntive di supporto alle opere autostradali in concessioni a norma del disposto dell'art. 5 della Legge 526/85 attraverso l'intervento della Cassa Depositi e Prestiti, si ritiene debba venir definito dal Parlamento fino a quale punto sussistano legittimazioni politico-economiche per attribuire in concessione, e quindi sottoporre all'onere del pedaggio, nuovi tratti autostradali dove il contributo dello Stato, tra erogazioni dirette e mutui garantiti, potrebbe collocarsi circa alla metà rispetto al costo complessivo, tecnico e finanziario degli interventi.

Di fronte alla dimensione complessiva della spesa di investimento per l'attuazione del Programma Autostradale appare certamente necessario introdurre una griglia per selezionare le effettive priorità, nel rispetto di compatibilità con la situazione economica complessiva del Paese e la integrazione con il Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione, nonché con il Piano Generale dei Trasporti, s p e c i e per quanto attiene ai sei "progetti di corridoio" che ne qualifi-

cano le opzioni infrastrutturali di grande maglia.

I criteri da assumere in ordine alla selezione di priorità degli investimenti autostradali dovrebbero fondarsi sui seguenti presupposti, al momento attuale presenti negli orientamenti di istruttoria del CIPE:

- privilegiare le priorità indicate dalla legge 531/82 nella parte relativa agli interventi autostradali
- seguire le priorità di disegno di rete previste nel Programma Triennale 1985-87 in attuazione del disposto della legge 526/85
- considerare l'ordine di priorità particolare discendendo dalla effettiva possibilità di realizzare gli interventi per tronchi funzionali significativi
- correlare i livelli di priorità alla capacità di maggior autosostentamento, e quindi di minor contributo da parte dello Stato, per interventi attribuibili in special modo a concessionarie non supportate dal Fondo Centrale di garanzia.

In sede di istruttoria CIPE si è peraltro ribadita la attenzione per delimitare l'intervento finanziario dello Stato in un riscontro di compatibilità con le risorse disponibili per l'intero comparto della viabilità. Donde la necessità di una revisione e ristrutturazione del sistema tariffario di pedaggio alla luce anche di quanto disposto al terz'ultimo comma dell'art. 15 della legge 531/82. In altri termini la politica tariffaria della rete in concessione va finalizzata, quale variabile strettamente dipendente, al flusso di nuovi investimenti attivabili nel settore.

Gli interventi autostradali dichiarati prioritari nel presente capitolo, ai fini di disegno di rete emergente dal Programma triennale 1985-87, si ricollegano ai criteri metodologici confermati dalla istructoria in sede CIPE, la cui conclusione potrà senza dubbio arricchire il possibile quadro di riferimenti dei nuovi programma autostradali; non si ritiene però possa comprimerlo al di sotto della dimensione di spesa prefigurata, e degli interventi specificamente prescelti, pena gravi ripercussioni per la struttura complessiva delle rete di grande comunicazione, dove la rete in concessione deve poter mantenere un ruolo di presenza e di operatività senza dubbio fondamentale per la visione programmatica del Piano Decennale.

CAPITOLO 11

PROGRAMMA DI INTERVENTI SULLA VIABILITA' STATALE

11.1 Criteri generali

Nel precedente Capitolo 9 si sono delineate le linee principali di attribuzione delle risorse, definendone la spendibilità a livello unitario nazionale e di riparto fra le singole regioni. Ciò a prescindere dal fatto che si tratti di investimenti sulla rete autostradale oppure sulla viabilità statale ordinaria.

Il riparto degli investimenti indicato nella Tab. 9.4.1 va quindi ritenuto, nella sua globalità, quale elemento integrante e strutturale del presente schema di Piano, potendosi rivedere assestamenti e modifiche di priorità e inseribilità all'interno dei fondi attribuiti a ciascuna realtà regionale, ma non intaccare il tetto di disponibilità specificamente attribuite. Nella formulazione del Programma triennale si considera quale elemento rigido di pianificazione l'acquisizione delle percentuali e delle modalità di riparto illustrate.

Compito specifico del presente capitolo del Piano triennale resta quindi il momento finale di sintesi per la individuazione dei contenuti della spesa, nella ipotesi complessiva di attribuzione di risorse corrispondenti, rispettivamente, all'area di priorità e all'area di inseribilità definite metodologicamente nel precedente Capitolo 9. E' ovvio come la filosofia complessiva del Programma triennale debba mantenere quale riferimento essenziale del processo decisionale il livello complessivo di spesa richiesta, essendo gli esiti tecnico-finanziari di selezione per la spesa commisurati a valutazioni prioritarie nel rispetto della capienza assegnata.

In considerazione della ristrettezza dei tempi attuativi del Programma triennale 1985-'87 non si ritiene in alcun modo proficuo introdurre un ulteriore livello di priorità, all'interno delle priorità già espresse, nel senso di modulare la spesa attribuendo i singoli interventi alla previsione del 1986 piuttosto che all''87. I tempi tecnici di approntamento e approvazione dei progetti nonchè la complessità delle procedure attuative delle opere, fanno ritenere il periodo biennale di operatività del Piano un tempo di probabile perfezionamento di tutti gli adempimenti connessi alla cantierabilità delle opere, senza poter però distinguere con ragionevole certezza quali opere potranno riuscire a superare per prime il traguardo del defatigante iter autorizzativo e di aggiudicazione.

Nella attuale fase di formazione del Programma triennale non risulta possibile disporre di riferimenti progettuali, a livello di massima o esecutivo, che si prestino in termini omogenei, e sicuramente adeguati ad un rigoroso raffronto economico, ad una comparazione finanziaria definita di lavori a base d'appalto e di somme a disposizione. Ciò anche in rapporto al vincolo assunto in merito ai criteri basilari di redditività sulla scorta delle analisi specifiche costi-benefici che il CIPE ha ritenuto di confermare quale fondamento di legittimazione macro-economica degli investimenti di Piano.

Ne consegue la opportunità di verificare l'esatta quantificazione di ogni singolo intervento proposto all'interno del Programma triennale solamente dopo l'ultimazione definitiva della fase progettuale e la contestuale verifica analitica di redditività.

Si è preferito di conseguenza non adottare una rigorosa identità di cifre tra le attribuzioni del riparto fra le regioni, in aree di priorità e inseribilità, e l'importo complessivo di interventi inseriti nella proposta di Programma triennale, anche in considerazione della possibilità di compartecipazione alla spesa secondo il disposto dell'art. 5 della legge 531/82 e della eventualità di ribassi d'asta in sede di aggiudicazione dei lavori. Tale coacervo di motivazioni ha indotto a ritenere funzionale al disegno complessivo la adozione di un modesto sovradimensionamento degli importi per gli interventi previsti rispetto alle attribuzioni numeriche di riparto regionale.

All'interno delle attribuzioni finanziarie di riparto alle singole regioni, anche in virtù delle elencazioni richiamate nel Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione, viene riservata talora esplicitamente, talora implicitamente una disponibilità per interventi convenzionabili con gli enti di governo locale secondo il disposto dell'art. 5 della legge 531/82, con particolare attenzione alle problematiche delle aree urbane in consonanza con le indicazioni del Piano Generale dei trasporti di cui si tratterà in dettaglio nel successivo Capitolo 12. La esplicitazione in elenco degli interventi convenzionabili deriva dalle istruttorie tecniche finora avviate in sede compartimentale; la elencazione potrebbe però non essere esaustiva delle disponibilità dell'ANAS a interventi di compartecipazione qualora si prospettasse, nel biennio di prossima applicazione del Programma triennale, una esplicita richiesta da parte di enti locali interessati.

Si rammenta al riguardo che, anche nel Piano Decennale della Viabilità di grande comunicazione, l'accantonamento di 5.000 miliardi per opere attivabili ex art. 5 risultava globale e non ripartito nè per Regioni nè per elencazione di interventi specifici.

11.2 L'individuazione degli interventi

La presentazione degli interventi inseriti nel Programma triennale 1985-'87 si articola su base regionale, separando l'area di priorità dall'area di inseribilità mediante una duplice serie di tabelle riepilogative.

Stante la necessità di sintesi nella presentazione delle proposte si adotterà, per individuare i singoli lotti, la terminologia inserita nel Piano Decennale, riferendo quindi alla cartografia e alla istruttoria già svolta il dettaglio specifico dell'intervento. Tale procedura risulta adeguata alla totalità degli interventi poichè tutti i lotti proposti nel presente schema di Piano triennale 1985-'87 appartengono alle individuazioni prioritarie del Piano Decennale.

Il riferimento ai contenuti informativi e documentali del Piano Decennale si impone anche per quanto concerne la legittimazione e la scelta dei singoli interventi proposti, in stretto adempimento del disposto dell'art. 6 della legge 526/85. Come pure va segnalato il raccordo funzionale e programmatico di opzioni attivate sia nel Piano triennale 1979-'81 sia nel Programma stralcio 1982-'87.

Il riscontro della congruenza della proposta di Programma triennale 1985-'87 con le priorità espresse dalle Regioni è stata analizzata nel Capitolo 8 al quale si rimanda, sottolineando in complesso la piena rispondenza di tale aspetto basilare al disposto della legge 526/85.

Nelle tabelle delle pagine successive verranno riportati tutti gli interventi previsti sulla viabilità statale, sia quelli afferenti al riparto regionale sia quelli fuori quota di cui si è trattato nel precedente Capitolo 7. Per delineare il quadro complessivo degli interventi per livello di disaggregazione regionale vanno peraltro considerate anche le previsioni espresse nel Capitolo 10 in ordine ai provvedimenti prefigurati sulla maglia autostradale in concessione, in un disegno unitario di viabilità di grande comunicazione.

Non va infine trascurato come la definizione di alcuni itinerari portanti della rete derivi dalla contestualità di spesa della viabilità statale sia con la rete autostradale in concessione sia, per il Mezzogiorno, con il programma di attuazione della viabilità ex CASMEZ.

Tab. 11.2.1 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

VALLE D' AOSTA

Percentuale attribuita 0,4 %

Area priorità 21 miliardi

Area inseribilità 9 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Autostrada Aosta - Courmayeur - Monte Bianco

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Aosta - Courmayeur - Monte Bianco

Contributo totale attribuibile (fuori quota) 200 miliardi

Area priorità residua per strade statali 21 miliardi

Tab. 11.2.1 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 26	Gallerie paramassi in località Sarre	3,000
S.S. 27	Costruzione variante di Gignod	15,000
S.S. 27	Variante di Etroubles	8,000
	Totale Stanziamenti	26,000

Tab. 11.2.1 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 27	Sistemazione tra il Km 14+020 e il Km 19+900 (Lotto 1°)	15,000
	Totale Stanziamenti	15,000

Tab. 11.2.2 A PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

PIEMONTE

Percentuale attribuita 6,7 %

Area priorità 355 miliardi

Area inseribilità 147 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Rivoli - Bardonecchia - Frejus

(Contributo totale attribuibile: 150 miliardi fuori quota)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Torino - Savona (Priero-Altare)

Bretella di Chivasso

Interporto Novara - Aeroporto Malpensa

Completamento sistema tangenziale Torino

Contributo totale attribuibile 140 miliardi

Area priorità residua per strade statali 215 miliardi

Tab. 11.2.2. B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: PIEMONTE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 11	Tangenziale Novara Lotto 3°	12,000
S.S. 11	Ammodernamento Novara - Vercelli (completamento)	10,000
S.S. 25/24	Collegamento Rivoli - Villardora (Lotto 2°)	30,000
S.S. 29	Variante di Montà d'Alba (Completamento)	8,000
S.S. 30	Circonvallazione di Ponti (Completamento)	12,000
S.S. 30	Collegamento S.S. 30 - Predosa (A/26) Variante di Strevi (Lotto 1°)	15,000
S.S. 30/A26	Variante Alessandria e Raccordo Autostradale Borgorà	5,000
S.S. 34	Ammodernamento Fondo Toce - Ghiffa	10,000
S.S.142	Variante da S.P. per Castelletto a Rolino	10,000
S.S.142	Variante di Gattinara con allacciamento al casello A/26 a Ghemme	10,000
S.S.142	Variante Rolino - Gattinara (lotto 1°)	10,000
S.S.229	Variante di Borgomanero (Lotto 1°)	20,000
S.S. 231	Variante Cantine Roddi - Bra (Lotto 1°)	20,000
S.S. 232	Cossato - Vallemossa - Trivero (Completamento)	10,000
S.S. 456	Variante di Nizza Monferrato (Completamento)	9,000
S.S. 457	Bretella S.S. 457 - S.S. 31 - Casale Sud (Comp.to	15,000
S.S. 457	Tangenziale di Asti (Lotto 2°)	15,000
S.S. 460	Difesa con paravalanghe (completamento)	6,000
S.S. 494	Circonvallazione Valenza - Po (completamento)	8,000
	Totale stanziamenti	235,000

Tab. 11.2.2.C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: PIEMONTE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 20	Raccordo di Carmignola dalla S.S. 20-Casello A/6	10,000
S.S. 20	Variante Robilante - Roccavione - Comp.to	10,000
S.S. 28/464	Variante di Mondovì (lotto 1°)	20,000
S.S. 142	Variante Rolino - Gattinara - (lotto 2°)	15,000
S.S. 229	Variante di Borgomanero (completamento)	25,000
S.S. 231	Variante Cantine Roddi - Brà (Completamento)	20,000
S.S. 231	Ammodernamento Fossano - Cuneo	40,000
S.S. 338	Variante di Biella - Mongrando (lotto 1°)	15,000
S.S. 460	Circonvallazione di Rivarolo (completamento)	7,000
S.S. 565	Allacciamento S.S. 26 - S.S.228 (lotto 2°)	12,000
	Totale stanziamenti	174,000

Tab. 11.2.3 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

LOMBARDIA

Percentuale attribuita 11,8 %

Area priorità 625 **miliardi**

Area inseribilità 259 **miliardi**

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Gronda Nord di Milano (1° lotto da A 4 a S.P. 44)
Gronda Nord di Milano (2° lotto da S.P. 44 a tg.le Est Gobba)
Prolungamento tangenziale Est Milano tratto Usmate - Nibionno
Pedemontana - 1° lotto da A 8 a A 9 e Valico Gaggiolo
Interporto Novara - Aeroporto Malpensa

Contributo totale attribuibile 200 **miliardi**

Area priorità residua per strade statali 425 **miliardi**

Tab. 11.2.3 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 12	Ristrutturazione da Poggio Rusco a Ostiglia (1° e 2° stralcio)	8,000
S.S. 36/639	Traforo del Monte Barro	90,000
S.S. 38	Tangenziale di Sondrio	16,000
S.S. 42	Tronco Lovere - Costa Volpino	27,000
S.S. 42	Tangenziale di Bergamo (Lotto 2°)	16,000
S.S. 42	Tronco Costa Volpino - Boario Terme	20,000
S.S. 45/bis	Variante Tre Ponti - Tormini (Lotto 2°)	15,000
S.S. 45/bis	Variante Tre Ponti - Tormini (Lotto 3°)	20,000
S.S. 233	Tangenziale di Varese (Lotto Nord - S.S. 233)	20,000
S.S. 235	Variante di S. Angelo Lodigiano	19,000
S.S. 236	Adeguamento tronco Montichiari - Mantova	25,000
S.S. 301	Variante di Livigno	4,000
S.S. 336	Riqualifica da A8 a Malpensa	40,000
S.S. 340	Variante Porlezza - Oria (1° e 2° stralcio)	32,000
S.S. 340/A9	Raccordo con la A9 a Brogeda (Confine Svizzero)	10,000 (art.5)
S.S. 342	Asse interurbano Curno - Seriate (Lotto 1°)-- tratto Ponte S. Pietro - Bergamo (A/4)	30,000
S.S. 342	Asse interurbano Curno - Seriate (Lotto 2°) - tratto Bergamo - A/4 - Cassinone	20,000 (art.5)
S.S.342/A9/35	Sistema tangenziale di Como (Lotto 3°)	30,000
S.S. 412	Variante di Locate (Lotto 3°)	15,000
S.S. 415	Riqualifica Spino d'Adda - Cremona	20,000
S.S. 510	Ammodernamento del tratto Iseo - Pisogne (Lotto 4°)	22,000

(segue)

Tab. 11.2.3 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 526	Variante di Robecco	5,000
S.S. 527	Variante di Saronno e di Solaro (Lotto 1°)	6,000
	Totale Stanziamenti	510,000
	di cui per disponibilità di contributi della Regione e di Enti locali	40,000
	A carico ANAS	470,000

Tab. 11.2.3 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 11	Ristrutturazione nel tratto Magenta - Settimo Milanese	15,000
S.S. 12	Ristrutturazione da Poggio Rusco a Ostiglia (Lotto 2°)	12,000
S.S. 35	Tangenziale di Pavia (Lotto 1°)	30,000
S.S. 38	Variante di Ardenno	20,000
S.S. 38	Variante di Tresenda	20,000
S.S. 38/402	Svincolo di Paniga (SO)	6,000
S.S. 39	Lavori di riqualifica nel tratto Aprica - Edolo	8,000
S.S. 39/550	Riqualifica Villa di Tirano - Aprica	4,000
S.S. 42	Variante di Cedegolo (Lotto 6°)	35,000
S.S. 42	Tangenziale Sud di Bergamo (Lotto 1°)	20,000
S.S. 42	Raccordo Seriate - Nembro	15,000 (art.5)
S.S. 42	Sistemazione Arcene - Verdello	10,000
S.S.45b/572	Collegamento in variante a Salò	4,000
S.S. 301	Interventi di riqualifica nel tratto Livigno - Conf. di Stato	8,000
S.S. 301	Variante di Isolaccia	3,000
S.S. 345	Riqualifica Brescia - Gardone Val Trompia	10,000 (art.5)
S.S. 394	Adeguamento Luino - Zenna	6,000
S.S. 394	Riqualifica Vergiate - Luino (statizzazione alternativa)	10,000
S.S. 415	Riqualifica nel tratto Milano - Peschiera Borromeo	20,000
S.S. 420	Adeguamento tronco Mantova - Casalmaggiore (1° stralcio)	10,000

(segue)

Tab. 11.2.3 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 470	Riqualifica Bergamo - Lenna	15,000
S.S. 527	Variante di Saronno e di Solaro (Lotto 2°)	13,000
	Totale Stazionamenti	294,000

Tab. 11.2.4 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

TRENTINO ALTO ADIGE

Provincia Autonoma di Bolzano

Percentuale attribuita 1,08 %

Area priorità 58 miliardi

Area inseribilità 24 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Valdastico (per memoria)

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 58 miliardi

Tab. 11.2.4 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE (Prov. di Bolzano)

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 38	Completamento strada Bolzano - Merano (Lotto 1°)	40,000
S.S. 49	Variante di Monguelfo - Villabassa (Lotto 1°)	18,000
S.S. 508	Sistemazione e difese tra Bolzano e Sarentino	10,000
	Totale Stanziamenti	68,000

Tab. 11.2.4 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE (Prov. di Bolzano)

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 38	Completamento strada Bolzano - Merano (Lotto 2°)	30,000
	Totale Stanziamenti	30,000

Tab. 11.2.5 A PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

TRENTINO ALTO ADIGE

Provincia Autonoma di Trento

Percentuale attribuita 0,82%

Area priorità 43 miliardi

Area inseribilità 18 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 43 miliardi

Tab. 11.2.5 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGÉ (prov. di Trento)

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 45 bis	Completamento del tronco Trento - Cadine	21,000
S.S. 47	Raddoppio Ponte Alto - Rio Farinella (galleria dei Crozi)	22,300
S.S. 349	Sistemazione tra Carbonare e Sindech	12,000
	Totale Stanziamenti	55,300

Tab. 11.2.5 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE (Prov. di Trento)

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 42	Circonvallazione di Malè (Lotto 2°)	9,000
S.S. 45 bis	Variante di Riva	8,000
S.S. 239	Variante di Madonna di Campiglio	7,000
	Totale Stanziamenti	24,000

Tab. 11.2.6 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

VENETO

Percentuale attribuita 6,3 %

Area priorità 334 miliardi

Area inseribilità 139 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Raccordo Pordenone - Conegliano

Complanari di Mestre

Autostrada Valdastico (per memoria)

Contributo totale attribuibile 17,5 miliardi

Area priorità residua per strade statali 314 miliardi

Tab.11.2.6 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: VENETO

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 10	Ammodernamento in nuova sede Legnago - Monselice 1° stralcio	10,000
S.S. 10	Costruzione nuova sede della S.S. 10 (km 311+000) all'innesto Transpolesana (lato Ovest)	15,000
S.S. 12	Variante Isola della Scala	10,000
S.S. 12	Variante di Nassar	4,000
S.S. 12	Raccordo con la variante alle S.S. 249 e 450	10,000
S.S. 13	Nuovo collegamento tra la tangenziale di Mestre e la S.S. 53	16,000
S.S. 13	Tangenziale Est di Treviso - 1° stralcio	11,000
S.S. 14	Traversa Sud di San Donà di Piave	19,000
S.S. 14	Traversa Nord di Portogruaro - 4° lotto-1°stralcio	9,000
S.S. 16	Completamento variante di Rovigo tra Transpolesana, S.S. 443 e S.S. 16	5,000
S.S. 46	Sistemazione di tratti tra Schio e Pian delle Fugazze	10,000
S.S. 46	Ammodernamento Vicenza - Schio	10,000
S.S. 47	Variante S. Nazario (Lotto 1°)	27,000
S.S. 47	Lavori di ammodernamento in variante (Lotto 1°/ a Nord di Pove del Grappa)	4,000
S.S. 50/bis	Sistemazione tratto Arsiè - Arten	16,000
S.S. 51	Ammodernamento Castellavazzo-Ospitale e Macchietto	27,000
S.S. 53	Carmignano-P.te Brenta-Cittadella (completamento)	4,500
S.S.203	Varante in località Castei	10,000
S.S.246	Ammodernamento tratto Alte-Ceccato-Valdagno	15,000
S.S.248	Variante Sud Montebelluna (Volpago-Caerano)	23,000
S.S.249	Raccordo per Castiglione delle Stiviere	14,000

Tab. 11.2.6 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: VENETO

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 307	Ammodernamento tratto tg.le Est Padova (lotto 3°)	25,000
S.S. 307	Collegamento casello Padova Est/ S.S. 16	10,000*
S.S. 434	Costruzione della variante per il collegamento alla Tangenziale di Verona della Transpolesana	13,000
S.S. 443	Bretella tra la Transpolesana a Rovigo e la S.S. 443 a Villadose	5,000
S.S. 499	Legnago - Castagnaro - Badia Polesine	14,000
S.S. 515	Sottopasso ferroviario in località Busa di Vigonza e sistemazioni varie	10,000
	Totale Stanziamenti	339,500
	(*) Prevista contribuzione aggiuntiva Enti Locali	7,000

Tab. 11.2.6 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: VENETO

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 11	Raccordo S.S. 11 - Marittima (Venezia)	15,000
S.S. 51	Variante Tai - Pieve di Cadore	25,000
S.S. 53/348	Tangenziale di Treviso (Lotto 4°) dalla S.S. 53 alla S.S. 348	9,000
S.S. 245	Variante di Scorzè - Martellago fino alla Tangenziale di Mestre	25,000
S.S. 245	Ammodernamento in nuova sede : variante di Rossano Veneto	15,000
S.S. 249	Costruzione di un tratto in corrispondenza della S.P. Valeggio - Castelnuovo, variante di Valeggio sul Mincio	9,000
S.S. 307	Lavori di ammodernamento tra S.Michele delle Badesse e S.S. 245 (Lotto 2°)	16,000
S.S. 499	Sistemazione svincoli e opere di completamento	14,000
S.S. 516	Padova - Piove di Sacco (completamento)	12,000*
S.P. di Priabona	Ammodernamento strada di collegamento tra la S.S. 246, la S.S. 46 e il valico di Priabona	10,000
S.P di Priabona	Costruzione tratto Malo - Thiene	5,000
	Totale Stanziamenti	155,000

(*) E' prevista la contribuzione di Enti Locali

Tab. 11.2.7 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

FRIULI VENEZIA GIULIA

Percentuale attribuita	3,2 %	
Area priorità	169	miliardi
Area inseribilità	70	miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Raccordo Pordenone - Conegliano

Contributo totale attribuibile	12,5	miliardi
Area priorità residua per strade statali	156,5	miliardi

Tab. 11.2.7 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: FRIULI VENEZIA GIULIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 13	Collegamento fra la S.S. 13 e la A/23 in località Udine Sud (S.S. 56)	40,000
S.S. 13	Variante di Tarvisio dal Km 220+250 al Km 223++750	15,000
S.S. 251	Ammodernamento da Pordenone a Ponte del Giulio	40,000
S.S. 251	Costruzione del nuovo Ponte del Giulio (Lotto 1°)	25,000
S.S. 464	Nuovo collegamento tra la S.S.464 a Sequals e la A/23 (Gemona)	130,000
S.S. 464	Ammodernamento da Maniago a Spilimbergo	35,000
	Totale Stanziamenti	285,000
	di cui per disponibilità di contribuzione regionale	98,000

Tab. 11.2.7 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: FRIULI VENEZIA GIULIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 13	Lavori di completamento dello svincolo del raccordo autostradale Cimpello - S.S. 13 (loc. Piandipan)	5,000
S.S. 13	Eliminazione passaggio a livello F.S. di S.Caterina (Km 125+273)	8,000
S.S. 14	Variante di Latisana	10,000
S.S. 52	Sistemazione Passo della Morte (Lotto 1°)	20,000
S.S. 52/bis	Lavori di ristrutturazione da Tolmezzo a Timau (Lotto 1°)	20,000
S.S. 251	Lavori di rettifica e milgioria da Barcis al Confine Regionale (Lotto 2° - 2° stralcio)	20,000
	Raccordo fra il casello di Redipuglia della A/4 e l'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari	3,500
	Totale stanziamenti	86,500

Tab. 11.2.8 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

LIGURIA

Percentuale attribuita 5,8 %

Area priorità 308 miliardi

Area inseribilità 128 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Torino - Savona (Priero - Altare)

Bretella Voltri - Rivarolo

Contributo totale attribuibile 180 miliardi

Area priorità residua per strade statali 128 miliardi

Tab. 11.2.8 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: LIGURIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 28	Completamento tratto Cantarana - Calderara	70,000
S.S. 29	Sistemazione tratto da Savona al Confine Regionale (Lotto 1°)	40,000
Asse attrezzato	Asse attrezzato porto di La Spezia - viabilità di grande comunicazione	23,000
Raccordo	Collegamento diretto Voltri - Alessandria (A/26) con il bacino portuale di Voltri	12,000
	Totale Stanziamenti	145,000

Tab. 11.2.8 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: LIGURIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 1	Ammodernamento e sistemazione tratto La Spezia - Borghetto Vara	40,000
S.S. 28	Completamento tratto Armo - Cantarana	30,000
S.S. 29/30	Variante di Piana - Crixia	25,000
S.S. 35	Asse attrezzato Porto di Genova - svincolo di Bolzaneto (A/7) - 1° lotto	40,000
raccordo	Asse attrezzato Porto di Vado - viabilità di grande comunicazione	10,000
	Totale stanziamenti	145,000

Tab. 11.2.9 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

EMILIA ROMAGNA

Percentuale attribuita **6,2 %**

Area priorità 328 miliardi

Area inseribilità 136 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Completamento E 7 (ora E 45) Orte - Cesena
(Stanziamento fuori quota: 200 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Nuovo attraversamento appenninico
Raccordo Autocisa - Autobrennero - Brescia Padova

Contributo totale attribuibile 85 miliardi

Area priorità residua per strade statali 243 miliardi

Tab. 11.2.9 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: EMILIA ROMAGNA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 9	Tangenziale di Cesena (completamento)	25,000
S.S. 9	Tangenziale di Reggio Emilia (completamento)	15,000
S.S. 9	Tangenziale di Parma (completamento)	20,000
S.S. 9/12	Tangenziale di Modena (completamento)	25,000
S.S. 9/45	Tangenziale di Piacenza (ramo Sud)	15,000
S.S. 16	Rimini - Cattolica (Lotto 1°)	25,000
S.S. 45	Ammodernamento (Lotto Perino)	30,000
S.S. 64	Tangenziale di Riola	20,000
S.S. 67	Ammodernamento Castrocaro-S.Cassiano-1°stralcio	24,000
S.S. Cispadana	Realizzazione Ferrara - Interporto di Parma (Lotto 1°)	40,000
S.G.C. E/45	Completamento (Lotto 1°)	40,000
	Totale Stanziamenti	279,000

Tab. 11.2.9 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: EMILIA ROMAGNA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 9	Tangenziale di Fiorenzuola	10,000
S.S. 9	Tangenziale di Fidenza	15,000
S.S. 16	Ferrara - Ravenna	30,000
S.S. 63	Reggio Emilia - Castelnovo nei Monti	20,000
S.S. 64	Ammodernamento tratto Porretta - Terme nodo di Casalecchio Bologna (Lotto 1°)	25,000
S.S. 67/9/310	Raccordo aeroporto di Forlì	20,000
S.S. 310	Variante di Tombina	10,000
Raccordo Porto di Ravenna	Raccordo Porto di Ravenna	15,000
	Totale Stanziamenti	145,000

Tab. 11.2.10 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

TOSCANA

Percentuale attribuita 6,4 %

Area priorità 339 miliardi

Area inseribilità 141 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

S.S. n. 1 Aurelia Grosseto - Livorno
(Stanziamento attribuito fuori quota: 200 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Livorno -Civitavecchia
Nuovo attraversamento appenninico A 1

Contributo totale attribuibile 180 miliardi

Area priorità residua per strade statali 159 miliardi

Tab. 11.2.10 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: TOSCANA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 2	Ammodernamento	20,000
S.S. 12	Ammodernamento	15,000
S.S. 71	Ammodernamento	20,000
S.G.C. FI - PI - LI	Firenze - Pisa - Livorno (1° stralcio)	50,000
S.G.C. Grosseto - Fano	Tratto Rigomagno - Monte S.Savino - Arezzo - Le Ville- (1° stralcio)	80,000
	Totale Stanziamenti	185,000

Tab. 11.2.10 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: TOSCANA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 1	Completamento Lotti	50,000
S.S. 67	Ammodernamento	10,000
S.S. 68	Ammodernamento e variante di Volterra	40,000
S.G.C. FI - PI - LI	Firenze - Pila - Livorno (2° stralcio)	30,000
S.G.C. Grosseto - Fano	Tratto Rigomagno - Monte S. Savino - Arezzo - Le Ville (2° stralcio)	50,000
	Totale Stanziamenti	180,000

Tab. 11.2.11 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

UMBRIA

Percentuale attribuita 1,5 %

Area priorità 80 miliardi

Area inseribilità 33 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 80 miliardi

Tab. 11.2.11 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: UMBRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 3	Sistemazione generale Lotto 3/B dal Km 170+400 al Km 172+982	18,000
S.S. 3	Sistemazione generale Lotto 4/A dal Km 172+982 al Km 176+000	10,000
S.S. 219	Adeguamento dal Km 5+550 al Km 17+600 (Lotto 1°)	16,000
Raccordo Autostradale	Raccordo autostradale Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti:	
	Lotto 1°	13,000
	Lotto 2°	23,000
S.D.C. Grosseto - Fano	Costruzione tronco Le Ville - Selci Lama innesto con E/45 (Lotto 1°)	10,000
	Totale Stanziamenti	90,000

Tab. 11.2.11 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: UMBRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 75	Svincoli a livelli differenziati Ospedalicchio - Assisi	3,000
S.S. 219	Adeguamento dal Km 21+910 al Km 44+600 (Lotto 1°)	23,000
S.G.C. Grosseto - Fano	Costruzione tronco Le Ville - Selci Lama innesto con E/45 (completamento)	14,000
	Totale Stanziamenti	40,000

Tab. 11.2.12 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

MARCHE

Percentuale attribuita 2,2 %

Area priorità 116 miliardi

Area inseribilità 48 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ____ miliardi

Area priorità residua per strade statali 116 miliardi

Tab. 11.2.12 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: MARCHE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 76	Variante di Fabriano (Lotti 1° e 2°)	50.000
S.S. 77	Muccia-Colfiorito (1° lotto)	10,000
S.S. 78	Lotto "Salaria" - T.na Piccinini	8,000
S.S. 78	T.na Piccinini - P.te Marese	12,000
S.S. 361	Traforo del Cornello (Lotto 1°)	20,000
Collegamento	Collegamento Macerata - superstrada Muccia - Civitanova Marche (Piediripa)	15,000
S.G.C. Grosseto - Fano	Bretella di Urbino	35,000
	Totale Stanziamenti	150,000

Tab. 11.2.12 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: MARCHE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 76	Variante di Fabriano (Lotto 3°)	30,000
S.S. 361	Variante di Prioraco	25,000
S.G.C. Grosseto - Fano	Calmazzo - bivio Borzaga (completamento)	20,000
	Totale Stanziamenti	75,000

Tab. 11.2.13 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

LAZIO

Percentuale attribuita 7,5 %

Area priorità 398 miliardi

Area inseribilità 165 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Completamento autostrada Roma-L'Aquila-Teramo
(stanziamento attribuito fuori quota: 150 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 398 miliardi

Tab. 11.2.13 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: LAZIO

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 2	Raddoppio tratto fino all'innesto con la Trasversale Nord (Lotto 1°)	30,000
S.S. 3	Via Flaminia fino a Prima Porta	40,000
S.S. 7	Svincolo di Ciampino	4,000
S.S. 7	Variante di Terracina (completamento)	30,000
S.S. 8	Sistemazione Via Del Mare (Lotto 1°)	50,000
Trasversale Nord	Completamento ANAS (Lotto 1°)	60,000
G.R.A.	Sistemazione G.R.A. tra A/1 e A/2	120,000
A/1	Penetrazione A/1 fino a Via Ojetti (Lotto 1°)	75,000
S.S.V. Rieti-Torano	Completamento costruzione	30,000
	Totale Stanziamenti	439,000

Tab. 11.2.13 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: LAZIO

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 2	Ammodernamento tratto Viterbo - Confine Regionale	50,000
S.S. 6	Ammodernamento tratto G.R.A. - Km 19+400 (Lotto 1°)	20,000
S.S. 148	Raddoppio tratto Aprilia - Latina	10,000
G.R.A.	Tratto Appia - Pontina : costruzione 3^ corsia	50,000
G.R.A.	Tratto Pontina - Salaria : costruzione 3^ corsia	50,000
	Totale Stanziamenti	180,000

Tab. 11.2.14 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

ABRUZZO

Percentuale attribuita 2,6 %

Area priorità 138 miliardi

Area inseribilità 57 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Completamento Autostrada Roma - L'Aquila - Teramo
(Stanziamento attribuito fuori quota: 150 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Roma - L'Aquila - Teramo

Contributo totale attribuibile ____ miliardi

Area priorità residua per strade statali 138 miliardi

Tab. 11.2.14 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: ABRUZZI

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 16	Ammodernamento Pescara - Ortona	20,000
S.S. 80	Completamento raccordo autostradale Teramo (Km 72+300) - Giulianova (Lotto 2°)	50,000
S.S. 81	Ammodernamento tronco Bucchianico - Chieti	20,000
S.S. 81/84	Completamento Transcollinare CASMEZ con tronco Guardiagrele - Chieti	35,000
S.S. 81/84	Completamento tratto Guardiagrele - Val di Sangro (Lotto 1°)	25,000
	Totale Stanziamenti	150,000

Tab. 11.2.14 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: ABRUZZI

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 17	Ammodernamento del tratto tra i Km 88+287 e Km 97+000	30,000
S.S. 81/84	Completamento tratto Guardiagrele - Val di Sangro (Lotto 2°)	25,000
S.S. n° 81/84	Completamento Picena Aprutina a Casoli (S.S. 84)	20,000
	Totale Stanziamenti	75,000

Tab. 11.2.15 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

MOLISE

Percentuale attribuita 1,5 %

Area priorità 80 miliardi

Area inseribilità 33 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 80 miliardi

Tab. 11.2.15 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: MOLISE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 16	Completamento variante di Termoli con prolungamento verso Campomarino e interventi di sistemazione frana Petacciato ed in tratti saltuari (1° stralcio)	30,000
S.S. 85	Ammodernamento dal Km 8+000 al Km 28+500 compreso variante di Venafro (Lotto 1°)	40,000
S.S. 86/85bis	Ammodernamento dal Km 28 al Km 44 e completamento della variante di Agnone (1° stralcio)	15,000
S.S. 87/376	Ammodernamento con varianti tratto S.S. 87 Campobasso fino al Km 178+500 - S.S. 376 Bonefro - S.Croce di Magliano - Conf. regione Puglia (S.S. 16 - 1° stralcio)	15,000
	Totale Stanziamenti	100,000

Tab. 11.2.15 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: MOLISE

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 86/85bis	Ammodernamento dal Km 28 al Km 44 e completamento della variante di Agnone (2° stralcio)	15,000
Raccordo	Raccordo di Campobasso al Fondo Valle Biferno (1° stralcio)	10,000
Fondo Valle di Biferno	Intervento di civilizzazione e sistemazione dal Km 0+000 al Km 76+200 (1° stralcio)	15,000
	Totale Stanziamenti	40,000

Tab. 11.2.16 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

CAMPANIA

Percentuale attribuita	7,9 %	
Area priorità	419	miliardi
Area inseribilità	174	miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Salerno - Reggio Calabria

(interventi straordinari di rafforzamento e recupero manutentorio)

Contributo totale attribuibile 60 miliardi

Area priorità residua per strade statali 359 miliardi

Tab. 11.2.16 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: CAMPANIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 7quater	Ammodernamento fra i km 0 e 17 compresa la variante di Mondragone	60,000
S.S. 7quater	Variante tra Lago Patria e Castelvolturno	40,000
S.S. 88	Anello di Avellino	50,000
S.S. 145	Completamento galleria di Pozzano	20,000
S.S. 145 145 bis	Ammodernamento e completamento variante Castellammare - Vico Equense	70,000
S.S. 163	Riqualifica e ammodernamento	5,000
S.S. 166	Ammodernamento tratto Atena Lucana - Roccadaspide-Innesto S.S. 18 - 1° stralcio	5,000
S.S. 369	Ammodernamento e varianti (Fortorina)	70,000
S.S. 517	Ammodernamento tratto Caselle in Pittari - Buonabitacolo A/3	30,000
Raccordo SA - AV	Ammodernamento del tronco Fisciano - Avellino con insediamento spartitraffico per km 20 e svincolo al km 27+304 (lotto 1°)	50,000
	Totale stanziamenti	400,000

Tab. 11.2.16 C: **PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87**

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: CAMPANIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 85	Adeguamento variante e raccordi tra Confine Compartimentale e Caianello per Km 8	30,000
S.S. 166	Ammodernamento tratto Atena Lucana - Roccadaspide - innesto S.S. 18	80,000
S.S. 303	Tratto Lacedonia e Grottaminarda (ammodernamento)	40,000
Raccordo SA - AV	Ammodernamento del tronco Fisciano - Avellino con insediamento spartitraffico per Km 20 e svincolo al Km 27+304 (Lotto 2°)	40,000
	Totale Stanziamenti	190,000

Tab. 11.2.17 A : **PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87**

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

PUGLIA

Percentuale attribuita 7,3 %

Area priorità 386 **miliardi**

Area inseribilità 160 **miliardi**

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Autostrada Taranto - Sibari

(stanziamento attribuito fuori quota: 50 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Contributo totale attribuibile ______ **miliardi**

Area priorità residua per strade statali 386 **miliardi**

Tab. 11.2.17 B : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: PUGLIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 16	Variante di Lecce (1° lotto)	50,000
S.S. 16	Ammodernamento Cerignola - Barletta - Bari	20,000
S.S. 16	Bari - Brindisi (lotto 1°)	40,000
S.S. 17	Foggia - Confine Comp.le - 1° stralcio	30,000
S.S. 89	Tratto Rodi - Vico	60,000
S.S. 96	Tratto Bari - Altamura - Gravina - confine (lotto 1°)	70,000
S.S. 98	Completamento e ammodernamento Piano Triennale '79/81	(30,000)
S.S. 106/ 106 dir	Ammodernamento tratto Taranto - confine regionale	110,000
Itinerario Bradanico - Salentino	Itinerario Bradanico - Salentino: tratto Taranto - Lecce (lotto 1°)	50,000
	Totale stanziamenti	430,000

Tab. 11.2.17 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: PUGLIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 16	Cerignola - Barletta - Bari (Lotto 2°)	20,000
S.S. 16	Bari - Brindisi (Lotto 2°)	40,000
S.S. 96	Tratto Bari - Altamura - Gravina - confine (Lotto 2°)	70,000
Itinerario Bradanico-Salentino	Itinerario Bradanico - Salentino : tratto Taranto - Lecce (Lotto 2°)	50,000
	Totale Stanziamenti	180,000

Tab. 11.2.18 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

BASILICATA

Percentuale attribuita	1,7 %	
Area priorità	91	miliardi
Area inseribilità	38	miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Autostrada Taranto-Sibari
(Stanziamenti attribuiti fuori quota: 50 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Salerno - Reggio Calabria
(interventi straordinari di rafforzamento e recupero manutentorio)

Contributo totale attribuibile 30 miliardi

Area priorità residua per strade statali 61 miliardi

Tab. 11.2.18 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: BASILICATA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 106	Ammodernamento tratto in territorio regionale	70,000
S.S. Potenza - Bari	Potenza - Bari (Lotto 1°)	15,000
Itinerario Bradanico - Salentino	Itinerario Bradanico - Salentino (Lotto 1°)	15,000
	Totale stanziamenti	100,000

Tab. 11.2.18 C : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: BASILICATA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 106	Intero tratto (completamento)	20,000
S.S. Potenza- - Bari	Potenza - Bari (Lotto 2°)	20,000
Itinerario Bradanico-Salentino	Itinerario Bradanico - Salentino (Lotto 2°)	10,000
	Totale Stanziamenti	50,000

Tab. 11.2.19 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

CALABRIA

Percentuale attribuita 3,3 %

Area priorità 175 miliardi

Area inseribilità 78 miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Autostrada Taranto-Sibari
(Stanziamenti attribuiti fuori quota: 50 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Salerno - Reggio Calabria
(interventi straordinari di rafforzamento e recupero manutentorio)

Contributo totale attribuibile 60 miliardi

Area priorità residua per strade statali 115 miliardi

Tab. 11.2.19 B   PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: CALABRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 18	Interventi e completamenti in tratti saltuari da Falerna a Praia a Mare (lotto 1°)	30,000
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Vibo Valenzia Lotto 1°	20,000
S.S. 106 / 534	Ammodernamento da conf. regionale a Sibari	40,000
S.S. 106	Ammodernamento da Reggio Calabria a Sibari	70,000
Trasversale delle Serre	Ultimazione e congiungimento dei tronchi Soverato - Chiaravalle - Vallelonga - bivio Monte Cucco - Simbario, Vezzano - A/3 (lotto 1°)	20,000
S.S. 481	Sistemazione generale (completamento) tratto Amendolara - Oriolo - da S. Stefano a Ponte Falco	10,000
	Totale stanziamenti	190,000

Tab. 11.2.19 C ;   PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: CALABRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 18	Completamenti vari	15,000
S.S. 106	Intero tronco (completamento)	50,000
Trasversale delle Serre	Ultimazione e congiungimento dei tronchi Soverato - Chiaravalle - Vallelonga - bivio Monte Cucco - Simbario , Vezzano - A/3 (Lotto 2°)	25,000
	Totale Stanziamenti	90,000

Tab. 11.2.20 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

SICILIA

Percentuale attribuita	10,5 %	
Area priorità	566	miliardi
Area inseribilità	231	miliardi

DIRETTRICI FUORI QUOTA

Autostrada Messina-Palermo
(Stanziamenti attribuiti fuori quota: 100 miliardi)

AUTOSTRADE PRIORITARIE

Autostrada Siracusa - Gela - Mazara del Vallo	50	miliardi
Autostrada Messina-Palermo (ulteriore stanziamento su fondi regionali)	50	miliardi
Contributo totale attribuibile	100	miliardi

Area priorità residua per strade statali	466	miliardi

Tab. 11.2.20 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985-87

AREA DI PRIORITA'

Regione: SICILIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 114	Eliminazione di strettoie, sottopassi con limitazioni di sagoma e curve pericolose	9,000
S.S. 114	Eliminazione di tratti dissestati, pericolosi o di cattiva percorribilità	21,000
S.S. 115	Ammodernamento e sistemazione del tratto da Gela (Km 261+060) a Ragusa (Km 319+370) compresa la variante di Comiso	60,000
S.S. 115	Variante in località Ponte Scarparo	3,000
S.S. 117	Ammodernamento e sistemazione del tratto Mistretta-Nicosia	70,000
S.S. 189	Integrazione della viabilità esistente fra i Km. 54 e 58	3,000
S.S. 121	Realizzazione degli svincoli di Villafrati e Baucina	4,500
S.S. 194	Completamento dell'itinerario Catania-Ragusa con ammodernamento del tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 114 e il Km. 13+493	30,000
S.S. 115	Variante da Trapani (Km. 1+300) a Mazara (Km. 54+300) (Lotto 1°)	30,000
A/19	Riqualifica e normalizzazione itinerario	54,600
Collegamento A/18-1/19	Completamento del collegamento da Misterbianco a S. Gregorio	51,500
S.S.V. Caltanissetta-Gela	Costruzione dello svincolo di Caltanissetta' e Pietraperzia	6,800
S.S.V.Nord/Sud	Costruzione Lotto 1° dal Km. 12+000 della S.S. 192 a Contrada Piana Comune (Km.3+671)	45,000

(segue)

Tab. 11.2.20 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985-87

AREA DI PRIORITA'

Regione: SICILIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S.V. Licata-Torrente Braemi	Completamento dell'arteria dal Km.31+ +266 al Km. 39+100	50,000
S.S.V. Palermo -Sciacca	Complemento del Lotto 1° - 3° stralcio (tratto Palermo-Portella della Paglia)	4,500
S.S.V. Caltanis-setta-Gela	Completamento dell'arteria mediante la costruzione dei Lotti 6° - 1° stralcio e 6° - 2° stralcio	70,000
	Totale stanziamenti	512,900

Tab. 11.2.20 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: SICILIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 114	Variante con caratteristiche autostradali nel tratto Catania- Siracusa e collegamento con la autostrada Siracusa - Gela (Lotto 1°)	140,000
S.S. 115	Variante da Trapani (Km 1+300) a Mazara (Km 54+ +300) (Lotto 2°)	60,000
	Totale Stanziamenti	200,000

Tab. 11.2.21 A : PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

RIEPILOGO SINOTTICO PER LA REGIONE

SARDEGNA

Percentuale attribuita 5,3 %

Area priorità 281 miliardi

Area inseribilità 117 miliardi

Contributo totale attribuibile ______ miliardi

Area priorità residua per strade statali 281 miliardi

Tab. 11.2.21 B: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI PRIORITA'

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 125	Variante costiera, ammodernamento e sistemazione itinerario Cagliari - Tortolì(Lotto 1°)	50,000
S.S. 131	Eliminazione di intersezione a raso e sistemazione e completamenti in sede e in variante (Lotto 1°)	70,000
S.S. 131	Svincolo di Muros e tratti adiacenti	15,000
S.S. 131 DCN/S.S. 125	Completamento itinerario Abbasanta - Olbia (Lotto 1°)	50,000
S.S. 131/127	Sassari - Porto Torres	40,000
S.S. 133/ 133bis/125	Sistemazione e ammodernamento itinerario Olbia S.Teresa di Gallura	40,000
S.S. 291	Collegamento tra Sassari e l'aeroporto di Alghero - Fertilia	30,000
S.S. 554/391	Sistemazione circonvallazione di Cagliari e collegamento con aeroporto di Elmas	20,000
		315,000

Tab. 11.2.21 C: PROGRAMMA TRIENNALE 1985 - 87

AREA DI INSERIBILITA'

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
S.S. 125	Sistemazione costiera Cagliari - Tortolì (lotto 2°)	15,000
S.S. 125 / 127	Viabilità servizio porti Olbia - Golfo Aranci e Aeroporto Olbia - Costa Smeralda	25,000
S.S. 127	Tratto Scala Ruia - Tempio	35,000
S.S. 131	Eliminazione di intersezione a raso e sistemazione e completamento in sede e in variante (completamento)	30,000
S.S. 131 DCN/S.S. 125	Completamento itinerario Abbasanta - Olbia (lotto 2°)	20,000
	Totale stanziamenti	125,000

CAPITOLO 12

LO SCENARIO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA TRIENNALE '85 - '87

12.1 Il Piano Generale dei trasporti

Lo scenario di base in cui inquadrare tutti i provvedimenti afferenti alla mobilità di persone e cose nel nostro Paese è determinato dalle opzioni espresse nel Piano Generale dei trasporti. Per quanto riguarda in particolare gli investimenti stradali lo scenario di riferimento va inquadrato nei rapporti funzionali e metodologici che lo stesso Piano Generale dei trasporti ha voluto delineare con il Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione.

In quest'ottica più allargata gli interventi, che lo schema di Programma triennale 1985-'87 ha proposto nell'ambito delle disposizioni dell'art. 6 della Legge 526/85, non vanno interpretati come semplice arricchimento infrastrutturale del territorio, ma come azione finalizzata la cui componente strutturale ed infrastrutturale va strettamente interrelata con l'economia dell'intero sistema della mobilità.

Le enunciazioni del Piano Generale dei trasporti riguardano anzitutto la classificazione della rete, sottolineando la

necessità di finalizzarla espressamente al principio della massima selezione dei traffici a breve e a lunga distanza. Tra i provvedimenti specifici concernenti la viabilità il Piano Generale dei trasporti, all'interno dell'area terza, propone "l'affinamento della classificazione di cui all'art. 1 della legge 531/82 e D.M. n. 2474 del 20.7.1983 sulla base delle modifiche introdotte dal Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione".

Esigenza cui appunto il capitolo 1 del presente Programma triennale ha inteso corrispondere, riconfermando e riepilogando in dettaglio il disegno complessivo di rete, a seguito del primo affinamento di scelte conseguente alle consultazioni con le Regioni e alla visione correlata di rete viaria e territorio. Quanto proposto in questa sede non esaurisce i provvedimenti indicati nel Piano Generale dei trasporti, dove si ritiene di fondamentale importanza confermare il principio della rilevanza dei flussi per ampliare una riclassificazione del patrimonio stradale con il superamento della obsoleta legge n. 126/58 mediante il supporto conoscitivo delle effettive condizioni di esercizio delle singole arterie nel disegno complessivo di rete.

In termini più squisitamente programmatori, l'area seconda del Piano Generale dei trasporti prospetta, per il trasporto ferroviario e di cabotaggio, precise ipotesi di sviluppo che "non comporteranno nel breve periodo un cambiamento della quota di traffico assorbita dal sistema stradale ed in particolare da quello autostradale".

In conseguenza di tale trend evolutivo il Piano Generale dei trasporti conferma "come assolutamente indispensabili gli investimenti di potenziamento e qualifica dei tronchi fondamentali della rete stradale e autostradale secondo le indicazioni della legge 531/82 e del Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione".

Con riferimento alla rete viaria nel suo complesso il Piano Generale dei trasporti considera l'attuale armatura come base "per ogni ulteriore potenziamento della modalità stradale: nuovi assi infrastrutturali verranno inquadrati nella ottimizzazione in termini plurimodali dell'attuale uso delle infrastrutture". Si precisa inoltre come interventi di potenziamento della rete viaria vadano finalizzati anzitutto al recupero funzionale della rete esistente.

In tale ottica il Piano Generale dei trasporti considera prioritari i segmenti di rete dove l'intensità di traffico mette in crisi i livelli di servizio, e precisamente:

- accesso, penetrazione e attraversamento di aree urbane
- tratti di insufficiente sezione rispetto ai flussi registrati
- attraversamento dei valichi alpini e appenninici
- accesso ai porti.

Di particolare significato nel Piano Generale dei trasporti l'individuazione dell'obiettivo "nodi" che comporta l'orientamento degli investimenti per una maggior quota di risorse ed una valutazione specifica di priorità per i tronchi suburbani e di penetrazione, nel contesto di un'innovazione normativa fondata su piani integrati per i sistemi stradali suburbani e metropolitani.

L'insieme di tali precise qualificanti opzioni del Piano Generale dei trasporti viene nello stesso riconosciuto concordare "con quanto espressamente indicato nella legge 531/82 sia per quanto riguarda il Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione sia per il programma di nuove realizzazioni autostradali".

Ne deriva una prima conclusione che lo scenario attuativo espresso dal Piano Generale dei trasporti coincide, con perfetta congruenza, con le linee complessive del Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione. E' quindi anche lo schema di Programma Triennale 1985-'87, quale stralcio attuativo del Piano Decennale, opera in stretta sintonia con le direttive del Piano Generale dei Trasporti.

Nella sfera delle priorità indicate nel Piano Generale dei Trasporti per la viabilità vanno inoltre sottolineate due specifiche opzioni, che risultano di particolare significato in quanto hanno costituito i criteri di indirizzo nelle scelte del presente schema di Programma triennale:

- ampliamento alle aree urbane del campo di applicazione previsto all'art. 5 della Legge 531/82, affidando all'ANAS la realizzazione degli assi primari di penetrazione
- completa attuazione nel prossimo decennio degli interventi sulla rete stradale previsti nel Piano Decennale, secondo le specificazioni emerse in sede di approvazione del documento da parte del CIPE.

La stessa legge 526/85 conferma un altro punto essenziale delle opzioni del Piano Generale dei Trasporti, e cioè l'esigenza di coniugare l'attenzione ai problemi della conservazione del patrimonio stradale esistente con la prospettiva di un'opera manutentoria non delimitata agli aspetti conservativi ma altresì finalizzata al miglioramento dei tratti più compromessi della rete stradale esistente. Obiettivo che il Programma triennale ha costantemente seguito nel selezionare gli interventi prioritari volti a rimuovere le principali deficienze puntuali della rete esistente, anzichè impostare nuove direttrici di flusso.

Lo stesso Piano Generale dei trasporti riconosce difatti assoluta priorità all'allacciamento alla rete portante di tutte le tratte in via di completamento, per consentire un rapido utilizzo al fine del potenziamento immediato della rete. E seguendo ancora le linee del Piano Generale dei trasporti si è ritenuto, come richiesto espressamente, "di presentare

Tab. 12.1.1 - SPESE DELL'OPERATORE PUBBLICO PER MODO DI TRASPORTO (miliardi di lire).
FONTE: PIANO GENERALE TRASPORTI

ENTI	1977					1980					1983					%
	Strada	Ferrov.	Aereo	Maritt	Totale	Strada	Ferrov	Aereo	Maritt	Totale	Strada	Ferrov.	Aereo	Maritt.	Totale	
Ministero dei trasporti	32.0	-	52.1	-	84.1	58.7	-	102.5	-	161.2	84.3	-	217.0	-	301.3	0.8
Ministero della Marina Mercantile	-	-	-	45.6	45.6	-	-	-	176.2	176.2	-	-	-	471.9	471.9	1.4
Ministero degli Interni	77.7	-	-	-	77.7	131.1	-	-	-	131.1	211.0	-	-	-	211.0	0.6
Ministero LL.PP.	3.7	-	4.8	64.7	73.2	3.3	-	1.9	140.9	146.1	1.2	-	0.2	210.1	211.5	0.6
Ministero Difesa	-	-	121.4	-	121.4	-	-	170.2	-	170.2	-	-	150.5	-	150.5	0.4
CASMEZ	174.5	-	5.9	32.2	212.6	231.9	-	4.3	64.8	301.0	384.5	-	0.4	150.8	535.7	1.6
ANAS	832.8	-	-	-	832.8	1107.0	-	-	-	1107.0	1985.2	-	-	-	1985.2	5.8
F.S.	-	3309.8	-	-	3309.8	-	5448.0	-	-	5448.0	-	11500.2	-	-	11500.2	33.6
Az. Aut. Assist. al Volo	-	-	-	-	-	-	-	24.8	-	24.8	-	-	99.6	-	99.6	0.3
PRA	36.3	-	-	-	36.3	60.7	-	-	-	60.7	99.8	-	-	-	99.8	0.3
RINA	-	-	-	8.3	8.3	-	-	-	12.2	12.2	-	-	-	25.8	25.8	0.1
Registro Aer. Italiano	-	-	1.7	-	1.7	-	-	3.0	-	3.0	-	-	5.8	-	5.8	-
Regioni	-	-	-	-	-	-	-	1.1	5.4	6.5	-	-	1.2	52.1	53.3	0.1
Provincie e Comuni	1344.3	-	-	-	1344.3	2500.8	-	-	-	2500.8	5128.7	-	-	-	5128.7	15.0
Aziende Pubbl.di Trasp.su strada	1639.9	-	-	-	1639.9	2809.9	-	-	-	2809.9	4373.9	-	-	-	4373.9	12.8
Autostrade in concessione	703.0	-	-	-	703.0	1176.4	-	-	-	1176.4	2211.3	-	-	-	2211.3	6.5
Soc. Navig. Fin.	-	-	-	951.1	951.1	-	-	-	1442.4	1442.4	-	-	-	1673.0	1673.0	4.8
Enti Porto	-	-	-	176.0	176.0	-	-	-	273.9	273.9	-	-	-	478.0	478.0	1.4
Aerop. in concess.	-	-	241.0	-	241.0	-	-	306.9	-	306.9	-	-	521.7	-	521.7	1.5
Società di Nav. Aerea	-	-	962.4	-	962.4	-	-	2156.4	-	2156.4	-	-	3389.1	-	3389.1	9.9
Ferrovie in concess.	-	295.7	-	-	295.7	-	535.8	-	-	535.8	-	784.9	-	-	784.9	2.3
TOTALE	4844.2	3605.5	1389.3	1277.9	11116.9	8079.8	5983.8	2771.1	2115.8	18950.5	14479.9	12285.2	4385.5	3061.7	34212.2	100

il quadro dettagliato degli interventi in via di completamento e degli impegni di spesa per la connessione alla rete portante". La trattazione sviluppata ai capitoli 2 e 3 del presente schema di Programma triennale ha inteso assolvere a tale richiesta di documentalità.

La dimensione di spesa per investimenti consentita dalle disponibilità della legge 526/85 non può certamente configurarsi in funzione innovativa rispetto ad una distribuzione di risorse dell'investitore pubblico nel settore della mobilità di persone e cose, che vede ANAS e Autostrade in concessione rispettivamente ancorate a percentuali del 5,8 % e del 6,5 % rispetto al totale, come si desume dalla Tab. 12.1.1 tratta dal Piano Generale dei trasporti. Va invece intesa quale fatto fondamentalmente innovativo la scelta basilare, che il Programma Triennale esprime, per il rigore di una programmazione attuativa degli interventi nel rispetto di un quadro di riferimento certo e unitario quale il Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione.

Il salto di qualità che si determina nelle attribuzioni di spesa non condiziona, se non in prospettiva temporale, gli obiettivi da conseguire alle disponibilità contingenti per l'attuazione concreta del Piano Decennale. Ciò potrà imporre in futuro la necessità di un aggiornamento progressivo del Piano decennale stesso, ma ne conferma la visione sinergica della rete primaria nazionale.

Del resto la proiezione delle future espansioni di traffico, attentamente e scientificamente analizzate nel Piano Generale dei trasporti, congiuntamente alla constatazione che anche le ipotesi più ottimistiche di sviluppo degli altri modi di trasporto non potranno comportare un cambiamento nella quota di traffico assorbita dal sistema stradale e autostradale, porta ulteriore appoggio ai presupposti metodologici e di principio del Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione nel confermare la centralità del sistema su gomma nei riguardi della mobilità nazionale.

Quale ultimo, ma significativo, scenario di comparazione al Piano Generale dei trasporti si ribadiscono due condizioni al contorno di particolare significato ai fini operativi:

- una modifica, definita "indispensabile" nel P.G.T., delle norme e procedure che ritardano l'azione dell'ANAS nella progettazione e realizzazione delle opere
- l'emanazione di un provvedimento di legge per la tutela e la salvaguardia della rete stradale mediante una rigorosa disciplina dell'interscambio veicolare con il territorio attraversato, con regolamentazione di accessi privati, incroci, cartelli pubblicitari e quant'altro ricade nel contorno del corpo stradale e può risultare di detrimento alla sicurezza dei transiti.

Entrambi i provvedimenti cospirano al medesimo obiettivo di potenziamento dell'armatura di rete esistente: il primo consentendo tempestività e tempi certi alla spesa pubblica, il secondo salvaguardandone la validità economica nel tempo con il mantenimento di condizioni idonee di efficienza e produttività del sistema stradale.

12.2 Verifica di redditività

Come già richiamato nel Capitolo 1,il deliberato di approvazione del CIPE nei riguardi del Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione impone che "le scelte di intervento dovranno discendere dalla verifica - da parte della ANAS - del loro grado di positività in termini di costi-benefici, sulla base della metodologia adottata dal nucleo di valutazione degli investimenti operante presso il Ministero del Bilancio e della Programmazione economica".

In considerazione dello strettissimo legame funzionale e di dipendenza del presente schema di Programma Triennale 1985--'87 e il Piano Decennale, nonchè del preciso riferimento legislativo dell'art. 6 della legge 526/85 al disposto del CIPE, si ritiene indispensabile caratterizzare l'attuazione degli interventi proposti nel Programma Triennale mediante formalizzazione della istruttoria tecnica di redditività economica per ciascun progetto.

Poichè la legislazione in itinere circa le procedure preventivabili per l'assegnazione dei lavori configura sostanzialmente due possibilità: l'affidamento in concessione sulla scorta di un progetto di massima, l'appalto tradizionale in base al progetto esecutivo, si ritiene necessario affrontare entrambe le casistiche al fine di delineare gli elementi salienti che debbono caratterizzare la istruttoria da parte dell'ANAS circa la redditività di ogni progetto.

Resta ovviamente confermato il valore fondamentale di inquadramento del manuale per la valutazione degli investimenti emanato dal Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, ma va pure precisato come le istruzioni a carattere generale debbono venir omogeneamente finalizzate alla specificità degli investimenti stradali rispetto ad altri comparti della spesa pubblica. Ciò richiederà l'emanazione di uno specifico disposto a livello di circolare da parte dell'ANAS di cui è opportuno anticipare nella presente sede i contenuti salienti al fine di fornire al Parlamento la necessaria documentalità circa la rispondenza del Programma Triennale '85-'87 a questo specifico disposto della legge.

Le scelte progettuali dovranno specificamente essere mutuati da studi condotti secondo una visioni economica complessiva che coniughi il comparto dei costi di investimento con i benefici dell'utenza; ciò in linea con i criteri qualificanti della più recente evoluzione delle analisi di redditività per gli investimenti viari, che si sono andate caratte-

rizzando negli ultimi anni dall'originario ruolo di supporto decisionale di programmazione al più moderno concetto di strumento progettuale da svilupparsi contestualmente con le opzioni tecniche e di tracciato.

Tali studi, che saranno da svilupparsi non solo durante le fasi ultime di progetto, dovranno procedere già nello stadio di analisi preliminari la definizione dei tracciati possibili e alternativi. Oltre al già citato manuale di valutazione dei progetti per la pubblica amministrazione italiana, del Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, il riferimento di metodo va ritrovato nel Bollettino Ufficiale C.N.R. n. 91 del 2 maggio 1983 nonchè nel manuale della Banca Mondiale sull'analisi dei progetti di investimento.

Gli indicatori di convenienza economica che saranno da determinarsi per ogni progetto sono i seguenti:

- Valore Attualizzato Netto (V.A.N.)
- Saggio di Rendimento Interno (S.R.I.)

sulla base della comparazione in termini economici, ovvero di "prezzi ombra" dei costi interni (di investimento; di manutenzione; di utenza, cioè imputabili ai consumi, ai tempi di viaggio, alla sinistrosità, ecc.) ed esterni (inquinamento acustico per gli insediamenti abitativi; polluzione atmosferica; inquinamento di sorgenti o risorse idriche; cambiamento di uso del suolo; ecc.) imputabili alle situazioni di riferimento <u>con progetto</u> e <u>senza progetto</u> che rappresenta l'ipotesi neutra di raffronto. L'analisi economica va analizzatà per ognuno degli anni di vita del progetto, secondo una temporizzazione variabile a seconda dei casi da 15 a 30 anni.

Perchè il progetto possa ritenersi accettabile dal punto di vista economico - e quindi legittimato al suo inserimento definitivo nei piani di investimento - dovranno essere contemporaneamente soddisfatte le seguenti condizioni:

- il VAN del progetto al tasso di attualizzazione prestabilito non deve essere negativo;
- il VAN deve essere superiore, o almeno uguale, al VAN di altri progetti alternativi i quali, pur avendo le stesse finalità del progetto in esame, prevedano strumenti di intervento o tecniche attuative diverse;
- il SRI dovrà essere superiore a un minimo prefissato e comunque maggiore del tasso di attualizzazione di almeno 3 punti.

Va sottolineato come alla definizione del VAN e del SRI dovrà accompagnarsi un'analisi completa e razionale di reatti

vità attraverso lo sviluppo di test di sensibilità che accertino il sussistere della convenienza economica per l'investimento, al variare di opportuni parametri "chiave" dei costi e dei benefici di progetto e segnatamente:

- costi di investimento
- benefici interni al variare del traffico
- valore del tempo di viaggio
- saggio di attualizzazione.

Sul versante dei costi si dovrà analizzare la rispondenza del VAN e del SRI ad aumenti delle quantità e dei prezzi, nel senso di esaminare come muterebbe il quadro economico complessivo nel caso di un impiego di quantità maggiori di opere e prestazioni, o di prezzi superiori a quelli stimati.

L'applicazione del test di sensibilità consisterà in particolare nel supporre un aumento dei costi di investimento secondo una percentuale fino al 15% del previsto. Anche per i benefici il test di sensibilità potrà mutare gli indicatori di redditività, riducendo in particolare i livelli di traffico assegnati, fino al 25% dei dati base.

Da ultimo si ritiene altrettanto necessario per analizzare compiutamente la valenza economica di ogni progetto anche un criterio di sensibilità che analizzi l'effetto sul disegno complessivo di una diminuzione dei valori del tempo risparmiato espresso in termini monetari fino ad un abbattimento del 30% rispetto al valore ipotizzato nella situazione neutra di riferimento.

Sulla base del coacervo di queste indicazioni, che riguardano sia la struttura di redditività economica di per se stessa sia le condizioni al contorno di possibile scenario modificativo, si ritiene di poter fondare l'analisi economica su dati ed elementi di assoluto rigore scientifico e applicativo.

12.3 Condizioni normative di attuazione.

La attuazione del Programma Triennale 1985-87 non può limitarsi ad un razionale ed integrato progetto di intervento ad alta redditività economica della spesa pubblica nel settore delle infrastrutture viarie, ma deve anche contemplare la contestualità di una serie di provvedimenti di ordine legislativo e normativo.
Tale esigenza si pone non soltanto in un riscontro teorico di ottimizzazione della spesa pubblica, ma deriva dalla esperienza storica e contingente connessa alle difficoltà di compimento dei più recenti programmi straordinari di intervento sulle strade statali.

Le esigenze di carattere normativo ed amministrativo da reputarsi strutturali al Programma Triennale 1985 - 87 si possono sintetizzare in tre problematiche singolarmente risolubili ancorché strettamente intercorrelate per il perseguimento degli obiettivi programmatori.

In primo luogo va ricordato il gravame esistente per una pronta spendibilità dei fondi stanziati per quanto concerne i molti adempimenti burocratici ed amministrativi che sottendono la formalizzazione dei singoli progetti, in attuazione dei disposti degli artt. 81 - 82 - 83 del D.P.R. 616/77, nonché delle più recenti disposizioni in ordine alla tutela ambientale. Specie per quanto concerne la spesa pubblica si ritiene indispensabile migliorare il momento di sintesi autorizzativo, unificando le competenze in un riferimento mirato all'attuazione dei programmi di intervento.

I quattordici adempimenti burocratico-amministrativi attualmente richiesti nell'espletamento in fase di progetto non soltanto disperdono l'azione dell'A.N.A.S. verso molteplici competenze di governo locale, ma turbano altresì il ritmo realizzativo prefigurato quale momento saliente e caratterizzante per gli stanziamenti eccedenti il bilancio ordinario. In altri termini così come il legislatore si é orientato ad intervenire sulla viabilità con procedure straordinarie di finanziamento, altrettanto straordinarie in quanto mirate all'attuazione diun disegno più vasto, dovrebbero essere le procedure burocratiche di base.

Un secondo ordine di problemi riguarda la inderogabile necessità di por mano ad un sostanziale snellimento delle procedure per quanto riguarda le fasi di pubblicazione, di gara, di aggiu

dicazione degli appalti, definendo un maggior grado di automa tismo per quanto riguarda le offerte anomale, e derogando a gli adempimenti della normativa C.E.E. che risultano per espe rienza corrente meno adeguati a garantire l'obiettivo di una rapida spendibilità, come in atto per le Ferrovie dello Stato.

Anche in questo caso la motivazione più strategicamente poli tica si riconduce alla circostanza di una disponibilità del tutto straordinaria di finanziamenti da parte dello Stato,che imporrebbe all'A.N.A.S.,per poter mantenere il ritmo previsto di spesa, una entità di appalti e di contratti dell'ordine di oltre 100 miliardi al mese per il biennio residuo di gestione del Programma di investimento. Circostanza questa da potersi ritenere difficilmente compatibile con gli attuali formalismi e ritualità nell'espletamento della fasi di appalto.

Da ultimo - ma é forse la questione di fondo più rilevante - va sottolineata e riconfermata l'urgenza di concludere in tem pi contestuali all'attuazione del Piano una concreta azione di potenziamento delle strutture dell'A.N.A.S., superando i limiti di un organico concepito oltre 20 anni fa non soltanto per un'estesa di rete pari alla metà dell'attuale, non soltan to indirizzata ad operare in un contesto normativo meno comples so dell'attuale, ma neppure impegnata, così come negli ultimi anni - in uno sforzo straordinario per l'innervamento e la ri qualifica della Grande Viabilità Nazionale.

87A7914

DECRETO 30 maggio 1986.

Approvazione del piano decennale 1987-96 della viabilità di grande comunicazione.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 7 febbraio 1961, n. 59;

Vista la legge 21 aprile 1962, n. 181;

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 531;

Vista la legge 3 ottobre 1985, n. 526;

Viste le deliberazioni del CIPE in data 28 marzo e 19 dicembre 1985;

Visti i pareri sul piano decennale della viabilità di grande comunicazione resi dal consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. con voto n. 312 del 10 aprile 1984 e con voto n. 768 del 13 settembre 1985;

Visti i pareri resi dalle competenti commissioni permanenti della Camera e del Senato rispettivamente in data 3 aprile e 15 aprile 1986, ai sensi dell'art. 2, terzultimo comma, della legge n. 531/82;

Visto il parere reso dal consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. con voto n. 1 del 15 gennaio 1986 sul programma triennale ai sensi dell'art. 6 della legge n. 526/85;

Ritenuto che vadano accolte, quali elementi sostanziali del piano decennale, le seguenti indicazioni di carattere metodologico e preliminare:

il piano decennale costituisce il quadro di riferimento delle linee e delle strategie dello Stato e delle regioni in materia di trasporti su strada;

il piano decennale ammette una periodica verifica e un eventuale aggiornamento anche in relazione ai provvedimenti attuativi del piano generale dei trasporti;

al piano decennale viene garantita continuità poliennale di finanziamento attraverso accantonamenti operati nella legge finanziaria di ogni anno;

la rete classificata di grande comunicazione si limita ad un complesso di 23.126 km;

Considerate favorevolmente le seguenti condizioni poste dalle competenti commissioni permanenti di Camera e Senato:

il piano decennale trovi realizzazione attraverso programmi attuativi triennali ad aggiornamento annuale;

si dia priorità al completamento dei grandi itinerari longitudinali e trasversali individuati nell'area di priorità del programma triennale 1985-87, reso esecutivo con decreto ministeriale n. 17 del 15 gennaio 1986;

sia prevista flessibilità operativa nell'ambito delle fasi attuative del piano attraverso osmosi, sia per la viabilità A.N.A.S. sia per le autostrade in concessione, in presenza di condizioni ostative ad una rapida realizzazione di taluni interventi o di variazioni nella opportunità di redditività;

venga garantita alle autostrade in concessione una certezza tariffaria, nel rispetto delle norme convenzionali, al fine di favorire adeguati margini di autofinanziamento;

si confermi nella percentuale del 68 per cento la misura massima del contributo statale sul complesso degli investimenti per il settore autostradale in concessione, intendendosi tale rapporto percentuale in termini non rigidi per la singola opera, previa rigorosa verifica in termini di costi e benefici economici e sociali.

A termini delle vigenti disposizioni;

Decreta:

Art. 1.

È approvato e reso esecutivo il piano decennale della viabilità di grande comunicazione, formulato in base all'art. 2 della legge 12 agosto 1985, n. 531, ed allegato al presente decreto di cui costituisce parte inscindibile ed integrante.

Art. 2.

L'attuazione del piano decennale trova realizzazione attraverso un primo stralcio annuale e tre successivi programmi triennali da trasmettere alle competenti commissioni parlamentari al 30 luglio degli anni 1987, 1990, 1993 per i trienni di applicazione 1988-90- 1991-93, 1994-96.

Art. 3.

Il primo stralcio attuativo annuale del piano, a valere per l'accantonamento da operarsi sulla legge finanziaria 1987, va presentato alle competenti commissioni parlamentari entro il 30 settembre 1986. Detto stralcio dovrà indicare gli adeguamenti da introdurre nel piano decennale a seguito della adozione del programma triennale 1985-87, nonché l'aggiornamento dei fabbisogni per ultimarne le opere programmate nell'area di priorità.

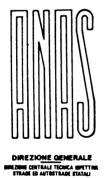
Art. 4.

Nell'ambito della verifica annuale dello stato di attuazione e del rispetto delle priorità del piano decennale, prevista all'ultimo comma dell'art. 2 della legge n. 531/82, si procede all'eventuale aggiornamento dei singoli programmi attuativi, anche in considerazione della possibilità di osmosi degli interventi all'interno del piano.

Roma, addì 30 maggio 1986

Il Ministro: NICOLAZZI

Registrato alla Corte dei conti, addì 16 luglio 1986
Registro 13 A.N.A.S., foglio n. 190

ALLEGATO

PIANO DECENNALE DELLA VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

RELAZIONE GENERALE

IMPOSTAZIONE

Metodologia
Classificazione
Parametri

CAP. 1

L'IMPOSTAZIONE DEL PIANO DECENNALE

1.1 Il riferimento legislativo

L'art. 2 della Legge 12 agosto 1982 n. 531 recita testualmente :

"Al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, sentite le regioni e il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, elabora il piano decennale della viabilità di grande comunicazione, tenendo conto del decreto di classificazione previsto dal 2° e 3° Comma del precedente art. 1. (*)

Ai fini della elaborazione di tale piano, gli interventi e le relative scale di priorità, anche in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e all'articolo 18 - bis del decreto legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, sono individuati sulla base dei seguenti criteri generali :

1) completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;
2) realizzazione o ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali ed intermodali;
3) miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo.

Una quota non inferiore al 40 per cento del piano è destinata alla viabilità dei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978 n. 218.

Al piano decennale così elaborato devono essere garantite adeguate basi finanziarie ed a tal fine il piano stesso è sottoposto, prima della presentazione alle Camere, al parere del CIPE.

(*) = La classificazione del sistema viario di grande comunicazione è contenuta nel Decreto Ministeriale n. 2474 del 20 luglio 1983.

Entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano decennale è presentato alle Camere per acquisire il parere delle competenti commissioni permanenti. Nella stesura del piano decennale si tiene conto degli interventi in corso nella viabilità ANAS non inclusa nel sistema viario previsto dagli articoli 1 e 2 della presente legge e, allegate al piano decennale stesso, si trasmettono le relative previsioni per il triennio successivo alla data di inizio del piano.

Il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, ottenuto entro novanta giorni il parere delle competenti commissioni permanenti, adotta con proprio decreto il piano decennale.

Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista al comma precedente.

Lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione dell'ANAS."

1.2 Criteri di elaborazione

Le enunciazioni dell'articolo di legge riportate al precedente paragrafo non fissano in maniera univoca e definita una metodologia o una finalizzazione da tenersi a riferimento nella formulazione del Piano Decennale.

Vengono indicati in estrema sintesi soltanto dei criteri a carattere generale i quali non consentono di individuare nella lettera e nello spirito del legislatore un riferimento certo di metodo o di merito.

Ne consegue che la scelta e la definizione degli obiettivi del Piano Decennale va ricercata all'interno del Piano stesso, individuando pecu-

liarità e valenze attuative all'interno delle elaborazioni tecnico-economiche costituenti di fatto la ratio e il corpus del lavoro di programmazione degli investimenti stradali.

Una prima considerazione da sviluppare in merito all'intero meccanismo di intervento previsto dalla Legge 531/82 riguarda la dinamica evolutiva della motorizzazione e della dotazione stradale nel nostro Paese, così come si è venuta consolidando nell'ultimo decennio.

Se prendiamo come riferimento il 1975, anche per il particolare significato della data per il blocco alla costruzione di nuove autostrade sancito dall'art. 18 bis della Legge 16 ottobre 1975 n. 492, e correliamo il dato alla fine del 1983, si può osservare come l'estesa stradale extraurbana in Italia sia aumentata di circa 5.000 Km (di cui oltre 600 Km di autostrade). Rispetto ai quasi 291.000 Km del 1975 si è quindi passati a quasi 296.000 Km.

In termini percentuali l'incremento quantitativo della viabilità extraurbana è risultato in questo periodo pari a poco più dell'1,7%; incremento decisamente modesto se si considera come il tasso di viabilità in Italia, sia in rapporto al numero degli abitanti, sia in rapporto ai veicoli in circolazione, appare uno dei più bassi in campo europeo, e non solo in raffronto al novero dei Paesi più industrializzati.

Limitando il confronto ai dieci Paesi della CEE, l'Italia, con 5,2 Km di strade extraurbane per ogni 1.000 abitanti, si trova al penultimo posto, precedendo la sola Grecia; la constatazione è ancora più preoccupante se si raffronta il dato italiano con il valore medio della CEE che comporta una dotazione stradale di 8,8 Km per 1.000 abitanti.

Allargando il raffronto al novero dei 25 Paesi europei dotati di autostrade, la situazione peggiora ulteriormente : l'Italia si trova al 19° posto in compagnia di Cecoslovacchia, Jugoslavia e Turchia, seguita solo dalla Grecia, dalla Bulgaria e dalla Romania.

Considerando anche l'altro indicatore che completa la significatività del valore di dotazione viaria pro-capite, e cioè il numero di veicoli circolanti per Km di strada extraurbana, la condizione di ritardo e sottodotazione della nostra rete stradale appare ancora più manifesta.

L'Italia denota un indice di 65 autoveicoli per Km di strada (dato 1981) ed è pertanto la nazione caratterizzata dalla maggiore congestione potenziale di rete extraurbana; si consideri come l'Olanda, che segue il nostro Paese in questa graduatoria di insufficienza stradale, presenta un tasso di 50 autoveicoli per Km di strada, avendo peraltro una elevata densità di motorizzazione.

La media CEE di densità veicolare si colloca attorno a 40 veicoli per ogni Km di strada; e quei Paesi di indice simile al nostro per quanto riguarda il tasso demografico di viabilità risultano in situazione decisamente migliore sotto il profilo della densità veicolare. La Grecia difatti ha 32 veicoli per Km di strada, la Bulgaria 19, la Romania addirittura 14.

Potrebbe forse eccepirsi la limitata validità del riferimento esclusivo a questi due soli indici, di pur indubbia significatività, per provare in termini assoluti la nostra carenza di viabilità extraurbana, mancando qualsiasi valutazione sulla qualità della rete viaria considerata. E' comunque certo che non ci si trova in condizioni medie di sovrabbondanza di rete stradale e che la domanda di mobilità non trova in tutte le zone del Paese una risposta adeguata nella dotazione stradale esistente.

Tra il 1975 e il 1981 la rete stradale extraurbana è aumentata dell'1,44% : il parco autoveicolare italiano nello stesso periodo è cresciuto di quasi il 24% e la circolazione effettiva di oltre il 25%.

In particolare sulla rete autostradale le percorrenze veicolari sono aumentate tra il 1975 e il 1981 del 27% per quanto riguarda i passeggeri e del 34% per il traffico merci, con un incremento globale di oltre il 29%.

Sembra evidente dai dati generali emergenti come ci si debba porre nel Piano Decennale l'obiettivo primario di recuperare il grave ritardo, ormai pregresso e consolidato in tema di dotazione viaria, con una scelta di investimenti ad elevata caratteristica di selettività, per garantire l'efficienza minima almeno del sistema primario di grande comunicazione.

Una rete stradale non deve necessariamente aumentare in diretta proporzione di sviluppo ai tassi di crescita della domanda di mobilità, deve però mantenere almeno la qualità del servizio reso agli utenti : se tale obiettivo non può venir conseguito

si penalizzano le funzioni produttive del trasporto, si consolida lo spreco energetico, si aumentano i costi di esercizio del ciclo produzione-distribuzione-consumo, si passa ad un regime di diseconomia della mobilità.

Gli onerosi impegni del bilancio statale non rendono praticabile un intervento a pioggia sull'intera rete stradale - come peraltro pur sarebbe necessario anche al fine di mantenere e riqualificare il patrimonio viario -, devono però consentire, nell'arco del decennio di previsione del Piano, di innervarla attraverso una decisiva azione di miglioramento della rete primaria che forma l'oggetto ed il soggetto della Legge 531/82.

In questa ottica specifica va quindi ricercato l'obiettivo di fondo del Piano Decennale, che risulta caratterizzato da due precisi ordini di selettività della spesa : la limitazione a quasi lo 8% della rete viaria nazionale, nonchè la concentrazione delle risorse in modo da incidere anzitutto sull'offerta infrastrutturale non già solo sulla domanda di mobilità in atto.

1.3 Rilevanza economica del Piano Decennale

Il Conto Nazionale dei Trasporti relativo all'anno 1981 individua nel corso dell'anno una spesa nazionale complessiva per i trasporti pari a 125.957 miliardi di lire; di questa cifra la maggior parte compete agli operatori privati, essendo il 24% relativo ai gestori di infrastrutture e di servizi resi a terzi e il 62% ai gestori e utilizzatori di mezzi propri.

Secondo i dati della contabilità nazionale elaborati con la metodologia SEC (Sistema dei conti economici integrati) il settore dei trasporti partecipa alla formazione del Prodotto Interno Lordo con 20.357 miliardi di lire, pari a circa 5,11% del totale; in questa voce non è compresa l'attivi-

tà di trasporto svolta in conto proprio che non viene considerata nella metodologia SEC, ma che peraltro è stata indicata nella voce precedente di spesa.

Il contributo in termini reali dei diversi modi di trasporto al Prodotto Interno Lordo conferma per i trasporti interni un'aliquota del 60%, per i marittimi ed aerei del 20%, per gli ausiliari il restante 20%.

Su questo comparto complessivo di spesa nazionale è importante sottolineare la rilevanza assunta dalla rete viaria in generale, e dalla rete di grande comunicazione in particolare, nella produzione del trasporto interno di persone e cose.

Sempre con riferimento al 1981 nel nostro Paese sono stati prodotti 35.000 milioni di veicoli·Km relativamente al trasporto merci, e 226.000 milioni di veicoli · Km per il trasporto delle persone. In totale sulla nostra rete viaria si è avuta una mobilità di 261.000 milioni di veicoli · Km.

Secondo le stime usuali il costo globale in lire correnti per l'esercizio del trasporto stradale di persone e cose ha comportato un totale di oltre 100.000 miliardi di lire. In base ai dati forniti dal Conto Nazionale dei Trasporti l'autotrasporto merci è passato da 58.568 milioni di tonnellate · Km del 1970 a 119.639 del 1980; nello stesso periodo sono rimaste stazionarie le quote di mercato del trasporto su ferro e quindi l'incidenza della strada tra i due modi di trasporto è passata nel decennio dal 75,54% al valore di 86,23%.

L'attribuzione alla rete di questa imponente mole di trasporto dimostra la concentrazione dei traffici su poche direttrici primarie stradali, ed in particolar modo sulle autostrade: secondo i dati Armani la rete autostradale italiana, su oltre 5.000 Km di tratti a pedaggio, ha prodotto 10.200 milioni di veicoli · Km pari al 29% del totale nazionale. Per cogliere appieno l'importanza del dato si consideri che la rete autostradale esaminata rappresenta soltanto l'1,67% del patrimonio viario extraurbano italiano.

Per quanto riguarda il movimento passeggeri, la rete autostradale ha assorbito il 12% del movimento complessivo, portando così a circa 19.000 miliardi di lire gli impegni di spesa degli utenti nel 1981 per mobilità sulla rete autostradale.

Sulle strade statali, secondo i dati del Conto Nazionale dei Trasporti, la percorrenza veicolare complessiva è risultata di 114.000 milioni di veicoli · Km, pari al 44% dell'intero movimento

italiano di persone e cose.

Sul complesso delle strade statali si sono quindi concentrati costi di trasporto per oltre 16.500 miliardi di movimento merci e di 28.400 miliardi per la mobilità individuale di persone. La rete di strade statali classificata di grande comunicazione ha in particolare prodotto un movimento complessivo di oltre 50 milioni di veicoli · Km, pari al 45% della percorrenza complessiva sulla viabilità statale.

In definitiva sulla rete italiana di grande comunicazione nel 1981 si sono concentrate spese per l'esercizio dei veicoli passeggeri e merci per un totale in lire correnti di 38.400 miliardi pari al 37% dei costi per il trasporto su gomma nazionale.

In particolare pianificare gli interventi sulla rete di grande comunicazione, autostradale e non, significa incidere sul 49% dell'onere nazionale per l'autotrasporto merci e sul 31% del movimento passeggeri. Dato che evidenzia il ruolo cardinale del sistema viario di grande comunicazione nella mobilità italiana.

Se poi si considera l'incidenza della rete di grande comunicazione sul comparto dei costi sociali connessi alla incidentalità, che complessivamente comportano un onere per la collettività nazionale di oltre 6.000 miliardi di lire (dato 1981), si può riscontrare come il 71% degli incidenti stradali della viabilità extraurbana si localizza sulla rete di grande comunicazione: ciò rappresenta il 12% in termini numerici degli incidenti complessivi, e oltre il 15% in termini di gravità dei sinistri. Ciò significa che il Piano Decennale incide su di un coacervo di costi macro-economici di quasi 1.000 miliardi di lire all'anno, per danni a persone e cose.

Se si considera poi l'influenza della rete viaria di grande comunicazione sul complesso dello scambio commerciale con l'estero si può evidenziare come vi si effettuino, secondo il Conto Nazionale dei Trasporti, l'11,65% delle importazioni e il 32,63% delle esportazioni, contro tassi rispettivamente di 8,93% e 9,18% della ferrovia, 71,14% e 56,71% del trasporto marittimi, 8,28% e 1,48% di altri modi di trasporto.

Se infine si considera l'importanza della rete viaria principale sul turismo estero si desume come almeno i due terzi di tale movimento di persone entri nel nostro Paese attraverso i valichi stradali, evidenziando anche sotto questo aspetto la rilevanza del sistema viario di grande comunicazione, che per esplicita scelta di legge 531/82 ha inteso privilegiare la classificazione appunto dei collegamenti internazionali.

1.4 La formazione del Piano Decennale

Nel disposto della legge 531/82 non viene specificata in dettaglio la procedura istruttoria da seguire per giungere alla formulazione propositiva del Piano Decennale da parte del Ministro dei Lavori Pubblici - Presidente dell'ANAS.

Nel primo Comma dell'articolo 2 vengono però definiti i due soggetti principali da "sentire" nella fase precedente alla presentazione al CIPE: si tratta in particolare delle Regioni e del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS.

Nella enunciazione vengono quindi implicitamente chiariti i due cardini del lavoro di piano: il territorio, e la programmazione socio-economica di specifica competenza regionale, la gestione di rete e i programmi di intervento settoriali dell'ANAS.

In questo spirito si può comprendere anche la tempistica estremamente serrata prevista dal Legislatore per pervenire alla formulazione di un piano la cui rilevanza sulla economia nazionale è stata ampiamente acclarata nel paragrafo precedente.

Il Piano Decennale difatti non può avere in questa ottica un compito di ricerca analitica di base o di impostazione pianificatoria secondo tematiche innovative, deve invece utilizzare e coordinare al meglio il patrimonio di ricerche svolte, di decisioni territoriali consolidate, di fabbisogno pregresso di investimenti, che sono contenuti ampiamente nel bagaglio informativo e di programmazione istituzionale delle Regioni e dell'ANAS, per quanto di rispettiva competenza.

In base a tale duplice riferimento si è quindi proceduto alla formazione del piano mediante audizioni reiterate delle Regioni nei mesi di ottobre, novembre, dicembre 1983, e gennaio 1984; non soltanto si è istituito un processo di continuo affinamento di dati e informazioni sullo stato di fatto, bensì si è instaurato un rapporto di autentica collaborazione con le entità regionali anche nella formula

zione delle scelte fondamentali del Piano; le Regioni sono state consultate ed informate in cinque successive serie di riunioni presso la Direzione Generale ANAS, oltre ai numerosi contatti informali ma continui attraverso la struttura periferica dei Compartimenti ANAS.

Attraverso il concorso informativo dei Compartimenti si sono inoltre ampliati i riferimenti informativi anche agli Enti locali a livello subregionale per la definizione di problemi puntuali e nodali di particolare rilevanza.

La metodologia integrata di formazione del Piano Decennale ha consentito di affinare progressivamente il bagaglio informativo e di documentalità, finalizzando la raccolta dei dati e delle richieste in forma omogenea e concertata tra le singole Regioni.

In parallelo si è sviluppata una complessa ed articolata istruttoria tecnica sulla rete di grande comunicazione, utilizzando le strutture dei Compartimenti ANAS per una rilevazione sistematica dello stato di fatto, realizzando in pratica un censimento completo della nostra rete primaria stradale in ordine a tutte le caratteristiche tecnico-funzionali suscettibili di incidere sui fattori economici e di sicurezza attinenti la mobilità su gomma.

L'esito di tale istruttoria tecnica, che per la prima volta è stata condotta con specifica finalizzazione operativa, costituisce il ponderoso fondamento della programmazione coordinata degli interventi cui mira in definitiva la logica del Piano Decennale, di cui va sottolineata la peculiare funzione di investimento attuativo piuttosto che di riferimento tendenziale.

L'azione istruttoria svolta dai Compartimenti è stata a più riprese verificata ed integrata con una serie di ulteriori dati forniti dalle strutture tecniche delle singole Regioni, in modo da correlare i lineamenti in essere della rete di grande comunicazione con i riflessi tendenziali di sviluppo territoriale.

Notevoli contributi di carattere informativo sono stati acquisiti dalle altre Amministrazioni operanti nel settore dei trasporti, ed in particolar modo dalle Ferrovie dello Stato i cui piani di intervento in essere o in divenire (Piano Integrativo Ferroviario e Piano Poliennale) hanno costituito un motivo informatore basilare per massimizzare la redditività della spesa pubblica in una visione integrata e intermodale del trasporto italiano.

Particolare attenzione è stata inoltre concentrata in fase di formazione del Piano alle esigenze delle grandi aree metropolitane, formalizzando alcuni incontri in sede di Direzione Generale ANAS con le realtà più complesse. Il Comune di Roma è stato espressamente convocato per verificare i possibili livelli di intervento della legge 531/82 per i problemi della capitale.

Attraverso questa complessa serie di incontri, di verifiche, di proposte, di reciproco scambio di informazioni, si è potuto contemperare il ridotto lasso temporale imposto dalla legge per la proposizione del Piano Decennale con la necessità di fondarne i presupposti e i contenuti su di una base documentale ampia e significativa quale l'importanza del lavoro imponeva.

1.5 La classificazione della rete di grande comunicazione

Il Decreto Ministeriale 20/7/1983 n. 2474 ha sancito nell'ambito del disposto della legge 531 quali direttrici stradali debbano ritenersi parte componente del sistema viario nazionale di grande comunicazione.

Il Piano Decennale deve seguire il decreto di classificazione e quindi fondarvi i propri presupposti di analisi e di verifica. Non viene, nella legge 531/82, espressamente prevista la contestualità del Piano Decennale con la definizione della rete stradale primaria, come sarebbe stato forse più opportuno, almeno in un riferimento scientifico di pianificazione integrata.

Difatti soltanto al termine delle elaborazioni connesse al Piano Decennale risulta possibile affrontare con adeguate motivazioni documentali l'intero problema della viabilità principale del nostro Paese, e quindi si può mettere a punto anche il contenuto funzionale del Decreto di classificazione, di necessità impostato finora su di un bagaglio informativo indubbiamente più limitato.

Essendo comunque caratteristica saliente di tutto il meccanismo della legge 531 la dinamicità e la flessibilità temporale degli interventi, si ritiene consono allo spirito informatore della legge di cogliere l'occasione della presentazione del Piano Decennale per una prima messa a punto della rete di grande comunicazione.

La logica informatrice del D.M. 20/7/1983 n. 2474 si riferiva ad una classifica delle arterie di grande comunicazione, partendo da una determinazione di importanza delle diverse direttrici senza invece integrare le motivazioni specifiche delle singole strade con un riferimento organico e razionale ad un disegno complessivo di rete, esteso a considerare anche le valenze di ordine territoriale, di sviluppo socio-economico, di integrazione intermodale, di redditività economica, di perequazione zonale di accessibilità, e in sintesi di tutti gli elementi di ordine generale che sono scaturiti dal lavoro di Piano.

E' stato in particolare il criterio di porsi come obiettivo un sistema organico della mobilità nazionale che fa ritenere necessaria la proposizione in sede di Piano Decennale di alcune innovazioni al D.M. 20/7/1983 n. 2474.

In sede di istruttoria con le Regioni si è potuto confrontare e mettere a punto il disegno di rete complessiva anche in rapporto alle dinamiche evolutive della programmazione territoriale e socio-economica, non già soltanto ai riscontri statistici della situazione in essere.

In linea di principio si ritiene sostanzialmente inderogabile l'entità della rete classificata di grande comunicazione, anche in relazione ai deliberati delle competenti Commissioni Parlamentari, donde la necessità di raggruppare le proposte in merito alla classificazione della rete secondo due tipologie fondamentali:

a - <u>modifiche integrative</u> che migliorano e definiscono il disegno di rete su scala regionale, senza sostanziale modifica delle attribuzioni chilometriche viarie tra le Regioni, in quanto presentate quasi sempre in sostituzione di

altre direttrici invece classificate;

b - modifiche aggiuntive che ampliano la rete di grande comunicazione, introducendo un tendenziale processo di espansione della viabilità classificata, in contrasto con gli orientamenti di contenimento chilometrico indicati dalle Commissioni Parlamentari.

Le modifiche integrative vengono pertanto proposte nei limiti di attribuzione del Ministro dei Lavori Pubblici, anche allo scopo di rettificare alcune inesattezze ed errori materiali di trascrizione del D.M. 20/7/1983 n. 2474; tali direttrici entrano quindi a tutti gli effetti nell'ambito della rete considerata dal Piano Decennale, pur rinviandosi il formale Decreto di riclassifica al compimento dell'iter di Piano.

Le modifiche aggiuntive vengono anch'esse presentate nell'ambito del Piano Decennale, in quanto derivanti da richieste da ritenersi legittime e motivate in ordine ai fattori territoriali, ma la loro effettiva acquisizione negli interventi previsti dal Piano Decennale deve considerarsi subordinata ad un esplicito pronunciamento delle Commissioni Parlamentari in merito alla loro congruenza con le direttive di orientamento emanate per la classificazione di rete.

Al fine di consentire la piena comprensione dei termini del problema si sono elaborate due serie di tabelle:

- le Tabb. 1.5.1 in cui si è riportata in dettaglio, rapportandola alla scala del territorio regionale, la classificazione del D.M. 20/7/83 n. 2474, con l'indicazione grafica di richieste in fase di istruttoria miranti o alla declassifica o a modifiche integrative o a modifiche aggiuntive o a richieste di deroga all'art. 18 bis per nuove autostrade;

- Le Tabb. 1.5.2, sempre elaborate su scala regionale, illustrano le proposte di modifica al decreto di classificazione distinguendo nel dettaglio tra richieste di declassifica, modifiche integrative, modifiche aggiuntive e richieste di deroga all'art. 18 bis, in modo da completare la disamina degli assestamenti da ritenersi in varia misura opportuni per il disegno complessivo di rete.

Si tratta complessivamente di proposte di modifiche aggiuntive per oltre 3.500 Km di rete viaria di grande comunicazione; nella Tab. 1.5.3 si riporta la sintesi finale della proposta di adeguamento del decreto di classificazione.

Come ultimo elemento di classificazione, si è infine operata una distinzione al riguardo delle direttrici viarie interessate da proposte di modifiche rispetto al D.M. 2474 del 20/7/83. All'interno del complesso delle modifiche aggiuntive si sono individuate due differenti fasce in modo da graduare con criterio di selettività le richieste per l'ampiamento di rete riportate in Tab. 1.5.2.

In particolare, assumendo come riferimento la rete di grande comunicazione nel disegno definito dalle modifiche integrative per complessivi 23.127 Km, si sono inserite nella prima fascia delle modifiche aggiuntive le strade che, per completezza e organicità del disegno di rete o per specifiche esigenze territoriali, rispondono a necessità prioritarie rispetto al novero complessivo delle arterie proposte aggiuntivamente.

L'estesa di queste arterie non supera globalmente i 1.550 Km e configura una rete integrata di base di circa 24.650 Km, nella quale l'Italia Settentrionale conta 9.950 Km, l'Italia Centrale 5.000 Km e l'Italia Meridionale/Insulare 9.700 Km.

Nella seconda fascia si sono raccolte le strade che, pur nell'ambito di un disegno complessivo di rete già verificato nella orditura generale, rivestono un ruolo meno essenziale, e conseguentemente rientrano in un'ottica di più ridotta priorità di classificazione.

Nella medesima fascia si sono inseriti gli itinerari interregionali che, non risultando unanimemente concordati dalle regioni contermini, non presentano caratteristiche di integrazione e chiusura di rete, definendo spezzoni di direttrici isolate e non connessioni di maglia viaria.

Le arterie comprese nella seconda fascia, evidenziate con apposita simbologia nella Tab. 1.5.2, presentano un'estesa complessiva di circa 2.050 Km e, sommate a quelle della prima fascia, determinano l'estesa di circa 26.700 Km dell'intera rete riportata in Tab. 1.5.3.

Si tratta in definitiva di un rilevante incremento dei contenuti del decreto di classificazione, pur offrendosi alla fase decisionale delle competenti Commissioni Parlamentari la possibilità documentale di sceverare l'ampliamento di rete in due successivi ambiti di valutazione.

TAB. 1.5.1

CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA

DI GRANDE COMUNICAZIONE

SECONDO D.M. 20/7/83 n. 2474

L E G E N D A

Direttrici viarie interessate da

● richiesta di declassifica

▲ richiesta di modifica integrativa

* richiesta di modifica aggiuntiva

■ richiesta di deroga all'art. 18 bis

Tab. 1.5.1 1

Regione: PIEMONTE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4	Torino - Trieste	99,154
A 4/5	Ivrea - Santhià	23,600
A 5	Torino - Monte Bianco	56,365
A 6	Torino - Savona	92,335
A 7	Milano - Genova	41,445
A 21	Torino - Piacenza - Brescia	99,418
A 26	Genova Voltri - Alessandria - Grevellona Toce	171,580
A 26/7	Diramazione Predosa - Bettole	17,000
A 26/4	Diramazione Stroppiana - Santhià	30,700
-	Diramazione Gattico - Sesto Calende	13,000
A	Torino - Bardonecchia ■	72,900
A	Sistema tangenziale di Torino ■	57,200
	Raccordo Torino - Caselle e dir. Lombardore	22,245
	Traforo del Frejus	12,800
		809,742
II)	STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
11	Padana Superiore	18,509
20	del Colle di Tenda e di Valle Roja	38,457
21	della Maddalena	59,708
24	del Monginevro	16,140
25	del Moncenisio	18,280
28	del Colle di Nava ●	64,477

Tab. 1.5.1 2

Regione: PIEMONTE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
29 del Colle di Cadibona	105,982
30 di Val Bormida ●	69,861
31 bis del Monferrato	42,399
32 Ticinese ●	32,640
32 dir Ticinese	10,300
33 del Sempione ●	88,428
34 del Lago Maggiore	37,752
35 bis dei Giovi ●	22,673
142 Biellese	43,860
143 Vercellese ●	32,135
211 della Lomellina ●	14,900
229 del Lago d'Orta	60,489
231 di Santa Vittoria	74,000
336 dell'Aeroporto della Malpensa ●	6,000
338 di Mongrado	7,953
419 della Serra	15,840
456 del Turchino ▲	7,250
494 Vigevanese ●	19,670
564 di Monregalese	22,800
589 dei Laghi di Avigliana ●	90,520
596 dir dei Cairoli	7,382
	1.028,405
	1.838,147

Tab. 1.5.1 3

Regione: VALLE D'AOSTA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 5 Torino - Monte Bianco ■	86,535
Traforo del Monte Bianco	11,600
Traforo del Gran San Bernardo	16,300
	114,435
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
26 della Valle d'Aosta	56,204
26 dir della Valle d'Aosta	10,474
27 del Gran San Bernardo	20,800
	87,478
Totale	201,913

Tab. 1.5.1 4

Regione: LOMBARDIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	55,200
A 4	Torino - Trieste	158,074
A 7	Milano - Genova	52,755
A 8	Milano - Varese	45,300
A 8 dir	Gallarate - Sesto Calende	10,600
A 9	Lainate (MI) - Como - Chiasso	32,400
A 21	Torino - Piacenza - Brescia	91,487
A 22	Brennero - Modena	37,728
A	Tangenziale Ovest di Milano	35,000
A	Tangenziale Est di Milano	34,300
	Raccordo Pavia - Bereguardo	9,855
		562,699
II)	STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
9	Via Emilia ●	66,329
10	Padana Inferiore	83,256
33	Del Sempione	0,968
35	dei Giovi ● *	40,579
36	del Lago di Como e dello Spluga ● ▲	149,519
37	della Maloja	10,012
38	dello Stelvio	124,306
38 dir/a e dir/b	dello Stelvio	1,920
39	del Passo di Aprica	29,080

Tab. 1.5.1 5

Regione: LOMBARDIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
42	del Tonale e della Mendola	123,396
45 bis	Gardesana Occidentale ● *	58,900
211	della Lomellina	5,500
233	Varesina	23,401
236	Goitese ▲	26,600
301	del Foscagno ▲	37,087
336	dell'aeroporto della Malpensa ●	20,634
340	Regina	52,577
342	Briantea	84,000
343	Asolana ●	55,787
344	di Porto Ceresio ●	13,005
394	del Verbano Orientale ●	53,005
415	Paullese	71,792
494	Vigevanese ●	70,255
510	Sebina Occidentale	48,771
591	Cremasca	66,563
596 dir	dei Cairoli	12,560
		1.329,802
	T o t a l e	1.892,802
	Strada Treviso - Ostiglia (per memoria)	

Tab. 1.5.1 6

Regione: TRENTINO ALTO-ADIGE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	186,478
II)	STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	110,128
38	dello Stelvio ● ▲	99,984
40	del Passo di Resia	31,328
41	di Val Monastero ● ▲	12,000
42	del Tonale e della Mendola *	41,434
43	della Val di Non	30,650
44	del Passo di Giovo	20,500
44 bis	Passo del Rombo	29,515
45 bis	Gardesana Occidentale	48,500
47	della Valsugana	57,100
48	delle Dolomiti	76,290
49	della Pusteria ● ▲	71,062
51	di Alemagna	15,550
		644,041
	Totale	830,519

Tab. 1.5.1 7

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE, provincia di Bolzano

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO PROVINCIALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	116,363
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	35,015
38	dello Stelvio ● ▲	99,984
40	del Passo di Resia	31,328
41	di Val Monastero ● ▲	12,000
44	del Passo di Giovo	20,500
44 bis	Passo del Rombo	29,515
48	delle Dolomiti	16,430
49	della Pusteria ● ▲	71,062
51	di Alemagna	15,550
		331,384
	Totale	447,747

Tab. 1.5.1 8

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE - provincia di Trento

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO PROVINCIALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 22	Brennero - Modena	70,116
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
12	dell'Abetone e del Brennero	75,113
42	del Tonale e della Mendola *	41,434
43	della Val di Non	30,650
45 bis	Gardesana Occidentale	48,500
47	della Valsugana	57,100
48	delle Dolomiti	59,860
		312,657
	Totale	382,773

Tab. 1.5.1 9

Regione: VENETO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4	Torino - Trieste	200,519
A 13	Bologna - Padova	79,596
A 22	Brennero - Modena	60,119
A 27	Mestre - Vittorio - Veneto - Pian di Vedoia ■	81,400
A 28	Portogruaro - Pordenone - Conegliano ■	22,800
A 31	Vicenza - Piovene - Rocchette	36,400
A	Tangenziale Ovest di Mestre ■	9,100
		489,934
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
10	Padana Inferiore *	28,525
12	dell'Abetone e del Brennero	41,572
13	Pontebbana	63,297
16	Adriatica	69,514
47	della Valsugana	36,677
48	delle Dolomiti	45,460
50	del Grappa e del Passo Rolle *	46,075
50 bis	del Grappa e del Passo Rolle	13,279
51	di Alemagna	74,300
245	Castellana	50,100
251	della Val di Zoldo e Val Cellina	3,449
307	del Santo ●	50,910
309	Romea ●	71,040

Tab. 1.5.1 10

Regione: VENETO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
348	Feltrina	20,700
434	Legnaghese	32,000
443	di Adria ▲	22,000
499	Rodigina ●	44,942
		713,860
	Totale	1.203,794

Strada Treviso - Ostiglia (per memoria)

Tab. 1.5.1 11

Regione: FRIULI-VENZIA GIULIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 4	Torino - Trieste *	58,953
A 23	Palmanova - Udine - Tarvisio	120,100
A 28	Portogruaro Pordenone - Conegliano ■	26,400
	Prolungamento A 4	34,295
	Padriciano - Pese (valico con la Jugoslavia)	4,800
	Lacotisce - Rabuiese (val. con ")	4,500
	Villesse - Gorizia - S. Andrea (val. Jugosl.)	17,100
	Cimpello - Piandipan	4,240
		270,388
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
13	Pontebbana	165,514
14 racc	della Venezia Giulia	1,955
52	Carnica	12,016
52 bis	Carnica	32,875
54	del Friuli	57,378
56	di Gorizia *	37,808
251	della Val di Zoldo e Val Cellina	71,435
252	di Palmanova	25,385
351	Cervignano	3,900
352	di Grado	26,087
464	di Spilimbergo	44,850
		479,203
	Totale	749,591

Tab. 1.5.1 12

Regione: LIGURIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

A R T E R I E		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 6	Torino - Savona	39,965
A 7	Milano - Genova	40,300
A 10	Ponte S. Luigi - Ventimiglia - Genova	158,700
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	108,496
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	2,486
A 26	Genova Voltri - Alessandria - Gravellona Toce	26,720
A	Fornola - La Spezia	6,900
	Collegamento S.S. 1 con la Francia	3,500
	Traforo Bargagli - Ferriere ●	4,200
		391,267
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	308,385
20	del Colle di Tenda e di Valle Roja	17,068
28	del Colle di Nava	45,998
29	del Colle di Cadibona *	28,018
45	Val di Trebbia	61,720
330	di Buonviaggio	10,680
449	di Diano Marina	3,796
		475,665
	T o t a l e	866,932

Tab. 1.5.1 13

Regione: EMILIA-ROMAGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

A R T E R I E		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	186,237
A 13	Bologna - Padova	47,704
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,593
A 14 dir.	Diramazione di Ravenna	29,800
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	56,168
A 21	Torino - Piacenza - Brescia	50,595
A 21 dir.	Diram. per Fiorenzuola d'Arda	12,000
A 22	Brennero - Modena	29,675
	Raccordo Tangenziale Nord - Bologna	23,701
	Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,000
		608,473
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
9	Via Emilia	263,000
12	dell'Abetone e del Brennero	90,750
16	Adriatica	153,896
45	di Val di Trebbia	79,442
63	del Valico del Cerreto	72,027
64	Porrettana ▲	68,418
67	Tosco Romagnola	90,115
72	di San Marino	10,654
309	Romea ●	55,730

Tab. 1.5.1 14

Regione: EMILIA-ROMAGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
343	Asolana	23,170
468	di Correggio	38,490
	S.G.C. E 45	90,073
		1.035,765
	Totale	1.644,238
	Strada Cispadana (per memoria)	

Tab. 1.5.1 15

Regione: TOSCANA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE		ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	176,263
A 11	Firenze - Lucca - Pisa Nord (FI - Mare)	81,700
A 11/12	Lucca - Viareggio	20,800
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	252,737
A 15	Parma - Cisa - La Spezia	42,346
	Raccordo Siena - Firenze	56,360
	Raccordo Bettolle - Perugia	19,100
	Raccordo Arezzo - Battifolle	10,600
	Raccordo di Pistoia	7,800
		667,706
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	265,973
2	Via Cassia	83,905
12	dell'Abetone e del Brennero	77,231
12 radd.	dell'Abetone e del Brennero	12,525
63	del Valico del Cerreto	35,691
64	Porrettana	31,110
67	Tosco Romagnola	58,562
68	di Val Cecina	71,465
326	di Rapolano ●	22,725
439	Sarzanese Valdera	143,650
445	della Garfagnana	71,169

Tab. 1.5.1 16

Regione: TOSCANA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
S.G.C. E 45	32,823
S.G.C. Grosseto - Fano	138,594
S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno	97,499
	1.142,922
T o t a l e	1.810,628

Tab. 1.5.1 17

Regione: UMBRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
AI	Milano - Roma	55,820
	Raccordo Bettolle - Perugia	40,954
	Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Rieti	40,803
		137,577
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONI	
3	Via Flaminia	116,213
75	Centrale Umbra	25,486
77	della Val di Chienti	26,000
209	Valnerina	9,750
219	di Gubbio e Pian d'Assino	44,780
318	Valfabbrica	28,819
320	di Cascia	10,790
396	di Norcia	6,320
452	della Contessa	12,000
	S.G.C. E 45	160,773
		440,931

./.

Tab. 1.5.1 18

Regione: UMBRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Strada Forche Canapine	14,000
	Strada delle Tre Valli	29,145
	S.P. Branca - Schifanoia	7,260
		50,405
	Totale	628,913

Tab. 1.5.1 19

Regione: MARCHE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto ■	167,090
	Raccordo Tolentino - Civitanova	34,760
		201,850
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
3	Via Flaminia	65,210
4	Via Salaria ● ▲	68,858
16	Adriatica	168,433
76	della Val d'Esino	78,087
77	della Val di Chienti	44,705
	S.G.C. Grosseto - Fano	65,220
		490,513
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Strada Forche Canapine	3,000
	Raccordo S.S. n. 16 - Porto di Ancona	10,435
		13,435
	Totale	705,798

Tab. 1.5.1 20

Regione: LAZIO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 1	Milano - Roma	79,480
A	Collegamento A1 - A24 - A2	45,700
A 2	Roma - Napoli	122,605
A 12	Genova - Pisa - Livorno - Roma	115,067
A 24	Roma - l'Aquila - Teramo	63,990
A 25	Torano - Pescara	2,671
G.R.A.	Grande Raccordo Anulare di Roma	68,200
	Raccordo Roma - A.S. Roma/Civitavecchia	14,300
	Diramazione per Fiumicino	4,200
	Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Rieti	100,139
		616,352
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
1	Via Aurelia	122,972
2	Via Cassia	117,612
2 bis	Via Cassia bis	13,500
4	Via Salaria	162,350
7	Via Appia	68,700
7 dir./b	Via Appia *	5,496
82	della Valle del Liri ● ▲	14,326
148	Pontina	114,652
156	dei Monti Lepini	55,780

Tab. 1.5.1 21

Regione: LAZIO

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	A R T E R I E	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
214	Maria e Isola Casamari ● ▲	22,245
509	di Forca d'Acero ● ▲	19,154
627	della Vandra ● ▲	46,662
630	Ausonia	34,800
	S.G.C. E 45	4,973
		803,222
	T o t a l e	1.419,574

Tab. 1.5.1 22

Regione: ABRUZZI

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	141,897
A 24	Roma - L'Aquila - Teramo	110,310
A 25	Torano - Pescara	112,229
	Raccordo Pescara - A 25	20,000
		384,436
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
16	Adriatica	132,757
17	dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	153,933
80	del Gran Sasso d'Italia	22,058
82	della Valle del Liri	47,774
		356,522
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Strada di Fondo Valle Trigno	37,100
	S.S.V. di Val di Sangro	78,733
		115,833
	Totale	856,791

Tab. 1.5.1 23

Regione: MOLISE

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto	36,135
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
16	Adriatica	35,277
17	dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	60,967
85	Venafrana	35,100
87	Sannitica ● ▲	28,963
212	della Val Fortore	21,790
627	della Vandra	30,603
645	Fondo Valle del Tappino	29,808
		242,508
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Strada Fondo Valle Trigno	42,500
	S.S.V. del Biferno	76,200
		118,700
	Totale	397,343

Tab. 1.5.1 24

Regione: CAMPANIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 2	Roma - Napoli	79,395
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria ■	171,088
A 16	Napoli - Canosa	115,184
A 30	Caserta - Nola - Salerno ■	55,300
A	Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,200
	Raccordo Salerno - Avellino	30,441
	Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	16,645
	Raccordo di Benevento	12,745
		498,998
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7	Via Appia *	86,298
7 quater	Domiziana ▲	38,800
18	Tirrena Inferiore	147,308
85	Venafrana	8,000
87	Sannitica	17,682
88	dei Due Principati	66,500
90	delle Puglie *	10,600
90 bis	delle Puglie	45,030
166	degli Alburni	67,210
212	della Val Fortore	58,510
268	del Vesuvio	25,800
		571,738
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Circonvallazione di Napoli	33,700
	Totale	1.104,436

Tab. 1.5.1 25

Regione: PUGLIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 14	Bologna - Ancona - Bari - Taranto ■	283,885
A 16	Napoli - Canosa	57,116
		341,001
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7	Via Appia	49,145
16	Adriatica	345,401
17	dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	62,621
89	Garganica	137,190
90	delle Puglie	37,880
96	Barese	65,910
101	Salentina di Gallipoli	37,800
106	Jonica	39,545
106 dir.	Jonica	6,775
275	di S. Maria di Leuca	38,892
379	Egnazia e delle Terme di Torre Canne	52,200
613	Brindisi - Lecce	34,100
		907,459
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
S.S.V.	Foggia - Melfi	36,000
S.S.V.	Poggio Imperiale - Rodi Garganico	50,000
S.S.V.	Grottaglie - Taranto	18,000
		104,000
	Totale	1.352,460

Tab. 1.5.1 26

Regione: BASILICATA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria	29,224
	Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,283
	Raccordo A 3 - Brienza	13,200
		73,707
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
7	Via Appia	20,630
18	Tirrena Inferiore	23,062
92	dell'Appennino Meridionale	7,500
95	di Brienza	30,000
96	Barese ● ▲	55,790
103	di Val d'Agri	11,000
106	Jonica	37,035
407	Basentana	109,300
481	della Valle del Ferro	14,300
585	Fondo Valle del Noce	32,273
		340,090
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	S.S.V. Foggia - Melfi	11,500
	S.S.V. Fondo Valle Agri	130,000
	S.S.V. Fondo Valle Sinni	82,000
	Collegamento Latronico - Moliterno	34,000
	Nuovo Itinerario Melfi - Potenza	52,200
		309,700
	Itinerario Bradanico - Salentino (per memoria	
	Totale	724,297

Tab. 1.5.1 27

Regione: CALABRIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

	ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I)	AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 3	Napoli - Salerno - Reggio Calabria	294,688
	Raccordo di Reggio Calabria	5,512
		300,200
II)	STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
18	Tirrena Inferiore	291,462
19	delle Calabrie ● ▲	5,894
106	Jonica	415,180
280	dei Due Mari ● ▲	35,312
281	del Passo di Liminai	58,050
481	della Valle del Ferro	34,250
534	di Gammarota e degli Stombi	12,200
	S.G.C. Paola - Cosenza - Camigliatello - Crotone	181,265
		1.033,613
III)	STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
	Strada delle Terme	52,447
	Trasversale delle Serre	75,000
		127,477
	Totale	1.461,290

Tab. 1.5.1 28

Regione: SICILIA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI	
A 18 Messina - Catania	86,600
A 18 dir. Catania Nord - Catania Centro ▲	3,700
A 19 Palermo - Catania Sud	193,800
A 20 Messina - Palermo ▲	180,600
A 29 Palermo - Mazara del Vallo e racc. Punta Raisi ▲	119,000
A 29/dir Alcamo - Trapani (dir. Birgi)	47,400
A Siracusa - Gela ■	115,000
Racc. Enna - Caltanissetta	9,000
	755,100
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
114 Orientale Sicula	155,785
115 Sud Occidentale Sicula	384,743
117 Centrale Sicula	70,156
117 bis Centrale Sicula	46,076
121 Catanese	50,828
122 bis Agrigentina	3,300
189 della Valle dei Platani	68,500
193 di Augusta	9,550
194 Ragusana	46,058
417 di Caltagirone	70,200
514 di Chiaromonte	35,522
640 di Porto Empedocle	66,000
	1.006,718
III) STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
S.S.V. Palermo - Sciacca	90,040
S.S.V. Catania - Pozzallo ● ▲	122,230
S.S.V. Nord - Sud	58,750
S.S.V. Caltanissetta - Gela	66,113
S.S.V. Licata - Torrente Braemi	39,100
	376,233
Totale	2.138,051

Tab. 1.5.1 29

Regione: SARDEGNA

INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE

ARTERIE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (Km)
I) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE	
125 Orientale Sarda	234,062
126 Sud Occidentale Sarda	30,068
127 Settentrionale Sarda	14,098
130 Iglesiente	53,020
131 Carlo Felice	229,230
131 dir/centr. Nuorese	107,000
133 di Palau	5,450
133 bis di Palau	17,434
195 Sulcitana	97,463
198 di Seui e Lanusei	22,530
199 di Monti	35,500
291 della Nurra	32,540
389 di Buddusò e del Correboi	78,084
391 di Elmas	1,000
597 di Logudoro	41,986
	1.000,265
STRADE IN CORSO DI STATIZZAZIONE	
Nuovo Itinerario Cagliari - Olbia	5,000
	1.005,265

TAB. 1.5.2

PROPOSTE DI MODIFICA

AL

D.M. n° 2.474 DEL 20/7/83

L E G E N D A

➤ Modifiche aggiuntive : 2ª fascia

TAB. 1.5.2 1

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: PIEMONTE

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 143	Vercellese	Da intersezione con S.S. 11 a raccordo autostrada A 4	8,650
S.S. 494	Vigevanese	Confine regionale (Valenza - Alessandria)	19,670
S.S. 33	del Sempione	Sesto Calende - Gravellona Toce	36,800
S.S. 211	della Lomellina	Confine Reg. - Novara	14,900
S.S. 589	dei Laghi di Avigliana	Avigliana S.S. 25 - Piossasco intersezione con S.P. 6	17,150
S.S. 30	di Val Bormida	Alessandria - Strevi	27,300
S.S. 35 bis	dei Giovi	Serravalle - Spinetta Marengo - S.S. 10	22,673
S.S. 28	del Colle di Nava	Mondovì - Ceva	22,700
S.S. 32	Ticinese	Oleggio - S.S. 33	17,240
S.S. 336	dell'aeroporto della Malpensa	Conf. Reg. - S.S. 32 (Varallo - Pombia)	6,000
			193,243
Modifiche integrative			
S.S. 457	di Moncalvo	Asti - Casale	39,000
S.S. 456	del Turchino	Molini d'Isola - Acqui Terme	39,250
	Collegamento	Acqui - Predosa (A 26)	12,212

segue

Tab. 1.5.2 2

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: PIEMONTE (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 565	di Castellamonte	Ivrea - Salassa	18,500
	Pedemontana	Salassa - Tang. Torino	41,560
S.P.		Piossasco - Tang. Torino	13,700
S.S. 28 dir.	del Colle di Nava	Mondovì - Casello A 6	5,000
S.S. 458/590		Asti - Chivasso	52,700
			221,922
Modifiche aggiuntive			
➤ S.S. 527	Bustese	S.S. 32 (Oleggio) - Conf. reg.	6,800
S.S. 582	del Colle di San Bernardo	Innesto S.S. 28 - conf. reg. 0 + 000 ÷ 15 + 673	15,673
			22,473
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
	Autostrada	Torino - Frejus	60,000
		Revisione caselli tangenziale di Torino	
			60,000

Tab. 1.5.2 3

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: VALLE D'AOSTA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di deroga all'art. 18bis			
A 5	Raccordo autostradale	Aosta Est - Courmajeur	44,000

Tab. 1.5.2 4

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LOMBARDIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
	Richieste di declassifica		
S.S. 9	Via Emilia	Innesto S.S. 591 - Milano 272 + 545 ÷ 329 + 329	56,784
S.S. 35	dei Giovi	Milano - Lentate sul Seveso 131 + 500 ÷ 147 + 000	15,500
S.S. 36	del Lago di Como e dello Spluga	Milano - innesto racc. aut. Vimercate - Usmate 0 + 000 ÷ 26 + 000	26,000
S.S. 36	del Lago di Como e dello Spluga	Innesto S.S. 342 - Lecco 36 + 930 ÷ 52 + 000	15,070
S.S. 45 bis	Gardesana Occ.	Tormini - conf. regionale	39,700
S.S. 211	della Lomellina	Mortara - conf. regionale 57 + 250 ÷ 62 + 750	5,500
S.S. 236	Goitese	Innesto S.S. 11 - inn. S.S. 343	26,000
S.S. 336	dell'aeroporto della Malpensa	Somma Lombardo - conf. regionale 17 + 000 ÷ 21 + 000	4,000
S.S. 343	Asolana	Innesto S.S. 420 (Casalmaggiore) - Montichiari 23 + 700 ÷ 78 + 957	55,257

segue

Tab. 1.5.2 5

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LOMBARDIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 344	di Porto Ceresio	Innesto S.S. 233 (Varese) - conf. di Stato 0 + 000 ÷ 13 + 005	13,005
S.S. 394	del Verbano Or.	Varese - Gemonio - Germignaga 0 + 000 ÷ 36 + 850	36,850
S.S. 494	Vigevanese	Milano - Gaggiano 0 + 000 ÷ 9 + 300	9,300
S.S. 494	Vigevanese	Castello d'Agogna - Ponte di Valenza 47 + 255 ÷ 70 + 300	23,045
			326,011
	Modifiche integrative		
S.S. 35	dei Giovi	Statizzazione alternativa S.P. n. 44 (MI) Milano-Lentate	15,000
S.S. 235	di Orzinuovi	Castello di Lodi A1 - innesto con S.S. 415 (Crema) 29 + 400 ÷ 51 + 200	21,800
S.S. 236	Goitese	Mantova - Brescia (S.S. 11) 0 + 000 ÷ 60 + 283	60,283
S.S. 237	del Caffaro	Barghe - Ponte Caffaro 31 + 815 ÷ 55 + 815	24,000
S.S. 301	del Foscagno	Statizzazione da Livigno al conf. di Stato (Drossa)	11,800

segue

Tab. 1.5.2 6

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LOMBARDIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 340 dir.	Regina	Menaggio - Piantedo (S.S. 36) 0 + 000 ÷ 29 + 258	29,258
S.S. 420	Sabbionetana	Mantova - Casalmaggiore	38,800
S.S. 527	Bustese	Monza - Saronno - Legnano (S.S. 233 - A 9 - A 8)	28,200
S.S. 567	del Benaco	Castiglione dello Stiviere - Casello di Desenzano A 4 0 + 000 ÷ 8 + 340	8,340
S.S. 617	Bronese	Pavia - Broni (S.S. 10) 0 + 000 ÷ 13 + 520	13,520
S.S. 639	dei Laghi di Pusiano e Garlate	Suello (inn. Nuova Valassina) - Cisano 15 + 000 ÷ 37 + 277	22,277
S.P. MI	Nuova Vigevanese	Milano - Gaggiano	9,300
S.P. MI	Nuova Valassina	Monza (S.S. 527) - Nibionno	21,000
S.P. CO	Nuova Valassina	Suello - Nibionno (S.S. 36 dir.)	12,000
S.P. VA	del Gaggiolo	Intera estesa (S.S. 342 dir.)	6,200
S.P. VA	di Valcuvia	Gemonio - Germignaga	20,000
S.P. VA		Gemonio - Besozzo - Vergiate - Somma Lomb. aeroporto Malpensa	30,500

segue

Tab. 1.5.2 7

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LOMBARDIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.P. BS		Tormini (S.S. 45 bis) - Barghe (S.S. 237); statizzazione alternativa tratto Nave - Barghe S.S. 237	15,700
			387,978
	Modifiche aggiuntive		
S.S. 35	dei Giovi	San Martino Siccomario - Pavia 86 + 200 ÷ 90 + 400	4,200
➤ S.S. 45 bis	Gardesana Occ.	Tormini - conf. regionale 67 + 148 ÷ 106 + 848	39,700
S.S. 234	Codognese	Innesto S.S. 617 (Motta S. Damiano) - Cremona 5 + 650 ÷ 72 + 395	66,745
S.S. 596	dei Cairoli	San Martino Siccomario - Mortara 0 + 000 ÷ 31 + 000	31,000
➤ S.P. MI		Monza (S.S. 527) - Seregno - Peregallo - Vimercate Trezzo	30,000
			171,645

segue

Tab. 1.5.2 8

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LOMBARDIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
		Pero Nibionno - Usmate	15,000
	Pedemontana	Dalmine (A 4) - Valico del Gaggiolo (conf. di Stato) con inserimento dei sistemi tangenziali di Como (A 9) e di Varese (A 8)	92,000
			107,000

Tab. 1.5.2 9

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (Provincia di Bolzano)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di destatizzazione			
S.S. 38	dello Stelvio	Bolzano - svincolo di Val Senales e ambito di Lasa (sostituita da nuove realizzazioni, da statizzare),	-
S.S. 49	della Pusteria	ambito di Brunico e Monguelfo - Prato Drava (sostituita da nuove realizzazioni, da statizzare)	-
Richieste di declassifica			
S.S. 41	di Val Monastero	Sluderno - inizio Val Monastero (Glorenza)	
		0 + 000 ÷ 2 + 500	2,500
Modifiche integrative			
S.P. BZ		Prato allo Stelvio - S.S. 41 (Glorenza)	7,000

Tab. 1.5.2 10

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (Provincia di Trento)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richiesta di declassifica			
S.S. 45 bis	Gardesana Occ.	Riva - conf. regionale	6,000
Modifiche integrative			
S.S. 240	di Loppio e Val di Ledro	Rovereto - Riva del Garda 0 + 000 ÷ 18 + 000	18,000
S.S. 237	del Caffaro	Ponte Caffaro - Tione - S.S. 45 bis 55 + 815 ÷ 109 + 785	53,970
			71,970
Modifiche aggiuntive			
➤ S.S. 46	del Pasubio	Confine regionale - Rovereto 44 + 980 ÷ 72 + 830	27,850
S.S. 50	del Grappa e del Passo Rolle	Conf. regionale - S. Martino di Castrozza - Predazzo 61 + 300 ÷ 116 + 013	54,713
➤ S.S. 42	del Tonale e della Mendola	Ponte Mostizzolo - P.so della Mendola 189 + 280 ÷ 220 + 340	31,060
S.S. 239	di Campiglio	Dimaro - Tione 0 + 000 ÷ 47 + 605	47,605

segue

Tab. 1.5.2 11

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (Provincia di Trento) segue

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 349	di Val d'Assa e Pedemontana Costo	Trento - S.S. 350 (Carbonare) 0 + 000 ÷ 25 + 920	25,920
➤ S.S. 612	della Val di Cembra	Cavalese - Lavis 0 + 000 ÷ 45 + 666	45,666
S.S. 350	di Folgaria e di Val d'Astico	Innesto S.S. 349 - conf. regionale 19 + 500 ÷ 27 + 507	8,007
➤ S.S. 45 bis	Gardesana Occ.	Riva - conf. reg.	6,000
			246,281

Tab. 1.5.2 12

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: VENETO

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 307	del Santo	Castelfranco Caerano	14,000
S.S. 309	Romea	Conf. regionale - Passo della Fogolana	
		55 + 895 ÷ 100 + 605	44,710
S.S. 499	Rodigina	Legnago - Rovigo	
		0 + 000 ÷ 44 + 962	44,962
			103,672
Modifiche integrative			
S.P. (PD e VE)		Passo della Fogolana - Cavarzere	13,800
S.S. 516	Piovese	Cavarzere - Adria	
		37 + 242 ÷ 46 + 428	9,186
S.S. 495	di Codigoro	Conf. regionale - Adria	
		56 + 782 ÷ 72 + 130	15,348
S.P. RO		Adria - Rosolina	14,800
S.P. TV		Castelfranco - Caerano	14,000
S.S. 11	Padana Sup.	Ponte della Libertà	5,300

segue

Tab. 1.5.2 13

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: VENETO (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
		Collegamento A 4 Aeroporto Marco Polo	6,000
	Superstrada Transpolesana	Legnago - Rovigo	44,000
			122,434
Modifiche aggiuntive			
S.S. 50	del Grappa e del Passo Rolle	Confine regionale - Arten	15,225
➤ S.S. 51 bis	di Alemagna	Tai di Cadore - Lozzo di Cadore (Ponte Nuovo)	
		0 + 000 ÷ 12 + 480	12,480
➤ S.S. 52	Carnica	Passo della Mauria - Lozzo di Cadore (Ponte nuovo)	
		60 + 629 ÷ 76 + 300	15,671
➤ S.S. 203	Agordina	Sedico - S.S. 48 (Cernadoi)	
		0 + 000 ÷ 60 + 892	60,892
S.S. 248	Schiavonesca - Marosticana	Vicenza (S.S. 11) - Ponte Priula (S.S. 13)	
		0 + 000 ÷ 79 + 850	79,850
S.S. 350	di Folgaria e Valdastico	Confine regionale - Piovene Rocchette	29,200

segue

Tab. 1.5.2 14

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: VENETO (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 10	Padana Inferiore	Legnago - Monselice	
		335 + 243 + 373 + 500	38,257
S.P.		San Donà - Jesolo Lido	20,000
S.P.		Portogruaro - Caorle Lido	26,600
			298,175
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 28		Pordenone - Conegliano	11,000
	Tang. di Mestre	Complanari	10,000
A 27		Completamento autostrada da Pian di Vedoia - Carbonin	67,700
			88,700

Tab. 1.5.2 15

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: FRIULI - V. GIULIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste aggiuntive			
S.S. 463	del Tagliamento	Innesto S.S. 464 - A 23 (nuovo collegamento)	26,000
	Collegamento	Collegamento S.S. 56 - S.S. 13 a Basiliano (Udine)	10,000
	Raccordo	A 4 - aeroporto di Ronchi dei Legionari	5,000
			41,000
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 28		Pordenone - Conegliano	17,000

Tab. 1.5.2 16

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LIGURIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
T. 3	Traforo	Bargagli - Ferriere	4,200
Modifiche aggiuntive			
► S.S. 29	del Colle di Cadibona	Carcare - S.S. 1 (Savona) 134 + 000 ÷ 154 + 351	20,351
► S.S. 62	della Cisa	S.S. 1 (Sarzana) - conf. regionale 0 + 000 ÷ 7 + 950	7,950
► S.S. 225	di Fontanabuona	S.S. 1 (Chiavari) - innesto raccordo per il Traforo Bargagli - Ferriere 0 + 000 ÷ 28 + 860	28,860
► S.S. 226	di Valle Scrivia	S.S. 45 (Laccio) - S.S. 35 (Busalla) 0 + 000 ÷ 22 + 465	22,465
► S.S. 523	del Colle di Cento Croci	Conf. regionale - S.S. 1 (Trigoso Lapide) 49 + 820 ÷ 94 + 203	44,383
S.S. 582	del Colle di San Bernardo	Conf. regionale - S.S. 1 (Albenga) 15 + 673 ÷ 37 + 775	22,102
			146,111
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
		Bretella autostradale Voltri - Rivarolo	15,000

Tab. 1.5.2 17

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: EMILIA - ROMAGNA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 309	Romea	Ravenna - conf. regionale 0 + 000 ÷ 55 + 895	55,895
Modifiche integrative			
S.S. 64	Porrettana	Conf. regionale - Vergato - Bologna	-
S.S. 495	di Codigoro	Codigoro - conf. regionale 40 + 735 ÷ 56 + 782	16,047
	Collegamento	Codigoro - Alfonsine (S.S. 16)	40,000
			56,047
Modifiche aggiuntive			
►	Pedemontana	Bologna - Parma	90,000
► S.S. 253	San Vitale	Bologna - A 14 dir.	61,000
S.S. 255	di San Matteo Decima	Modena - Ferrara	73,000
► S.S. 71	Umbro - Casentinese	Conf. reg. - S.G.C. E 45 201 + 158 ÷ 210 + 912	9,754
			233,754

segue

Tab. 1.5.2 18

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

R e g i o n e : EMILIA - ROMAGNA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 1		BO - PC : nuovi caselli e bretella di raccordo con la viabilità principale	- -
A 13, A 15, A 21		Nuovi caselli, uno svincolo e raccordi	- -
		Autocamionale tra Pistoia e Bologna-Modena-A 1 : realizzazione (tratto EMILIA ROMAGNA)	
		By-pass di Bologna	

Tab. 1.5.2 19

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

R e g i o n e : TOSCANA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 326	di Rapolano	da progr. 0 + 000 a progr. 22 + 275	22,275
Modifiche integrative			
-	Raccordo autostradale Siena - Bettolle	Rapolano - Bettolle	23,300
S.G.C.	Grosseto - Fano	Grosseto - Paganico - Siena - Rapolano Rigomagno - Arezzo - conf. regionale	-
			23,300
Modifiche aggiuntive			
S.S. 71	Umbro - Casentinese - Romagnola	Raccordo autostradale Bettolle/ Perugia - Arezzo - conf. regionale 110 + 870 ÷ 201 + 158	90,288
S.S. 429	di Val d'Elsa	Poggibonsi (svincolo raccordo Siena - Firenze) - S.S. 67 38 + 650 ÷ 73 + 270	34,620
	collegamento	S.S. 67 (Ponte a Elsa) - S.S. 436 (Fucecchio)	10,000
S.S. 435	Lucchese	Innesto S.S. 436 - Pistoia 25 + 680 ÷ 40 + 875	15,195
S.S. 436	Francesca	Innesto S.S. 435 - Fucecchio 0 + 000 ÷ 23 + 000	23,000
S.S. 74	Maremmana	Innesto S.S. 1 - Conf. reg. Lazio	62,800
			235,903

Tab. 1.5.2 20

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: UMBRIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Modifiche aggiuntive			
► S.S. 361	Septempedana	Conf. reg.-innesto S.S. 3	
		96 + 680 ÷ 107 + 254	10,574
S.S. 209	Valnerina	Inn. S.S. 395 - conf. reg.	
		37 + 332 ÷ 55 + 070; 57 + 790 ÷ 60 + 610	20,558
S.S. 71	Umbro Casentinese Romagnola	Innesto S.S. 74 - Orvieto	
		16 + 800 ÷ 28 + 228	11,428
S.S. 74	Maremmana	Conf. reg. Lazio - Inn. S.S. 71	
		81 + 154 ÷ 91 + 720	10,566
			53,126

Tab. 1.5.2 21

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: MARCHE

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 4	Salaria	Ascoli Piceno - Porto d'Ascoli	28,500
Modifiche integrative			
	Raccordo aut.	Ascoli Piceno - Porto d'Ascoli	26,300
Modifiche aggiuntive			
S.S. 78	Picena	Innesto S.S. 77 - innesto S.S. 4	
		0 + 000 ÷ 78 + 713	78,713
S.S. 209	Valnerina	Conf. regionale - innesto S.S. 77	
		55 + 070 ÷ 57 + 790 ; 60 + 610 ÷ 88 + 690	30,800
► S.S. 361	Septempedana	Innesto S.S. 16 - conf. regionale	
		0 + 000 ÷ 96 + 680	96,680
S.S. 81	Picena Aprutina	Ascoli Piceno - conf. reg.	
		0 + 000 ÷ 11 + 498	11,498
► S.S. 77	della Val di Chienti	Innesto S.S. 78 - inn. S.S. 361	
		83 + 650 ÷ 95 + 200	11,550
► S.S. 256	Muccese	Camerino - inn. S.S. 361	
		7 + 700 ÷ 17 + 800	10,100

segue

Tab. 1.5.2 22

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: MARCHE (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.P.		Camerino - inn. S.S. 77	8,000
			247,341
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 14		Liberalizzazione caselli	-

Tab. 1.5.2 23

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LAZIO

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 82	della Valle del Liri	Conf. regionale Isola Liri 47 + 744 ÷ 62 + 100	14,326
S.S. 214	Maria e Isola Casamari	Innesto S.S. 155 (Frosinone) - innesto S.S. 82 (Isola Liri) 0 + 000 ÷ 22 + 245	22,245
S.S. 509	di Forca d'Acero	Atina - innesto S.S. 6 (Cassino) 42 + 725 ÷ 61 ÷ 879	19,154
S.S. 627	della Vandra	Innesto S.S. 82 (Sora) - innesto S.S. 509 (Atina) - conf. regionale 0 + 000 ÷ 46 + 662	46,662
			102,387
Modifiche integrative			
S.S.V.	Avezzano - Cassino	Confine regionale - Atina - Cassino e diramazione da Atina per Isernia (sostituisce S.S. 82, 627, 509)	80,000
S. strada	Frosinone - Sora	Frosinone - Sora (sostituisce S.S. 214)	20,000
			100,000

segue

Tab. 1.5.2 24

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: LAZIO (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Modifiche aggiuntive			
► S. strada	S. Cesareo - S.S. 148	S. Cesareo - Cisterna - S.S. 148	60,000
	Diramazione	S.S. 7 - porto di Gaeta	10,000
S.S.V.	Rieti - Torano	Rieti - svincolo A 24 presso Torano	50,000
► S.S. 260	Picente	Conf. reg. - innesto S.S. 4	
		29 + 462 ÷ 46 + 380	16,918
S.S. 74	Maremmana	Conf. reg. Toscana - conf. reg. Umbria	
		62 + 800 ÷ 81 + 154	18,354
			155,272

Tab. 1.5.2 25

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: ABRUZZO

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 17	dell'Appenino Abruzzese e Appulo Sannitico	Navelli - Popoli	14,200
Modifiche integrative			
S.S. 153	del Tirino	Innesto S.S. 17 - Innesto S.S. 5	23,800
S.S. 5	Tiburtina	Da innesto S.S. 153 a Popoli	2,500
Modifiche aggiuntive			
S.S. 81	Picena Aprutina	Teramo - conf. regionale	22,700
S.S. 83	Strada Fondo Valle Castelsangro	Innesto A 25 (Pescina - Pescasseroli - Castel di Sangro	78,100
► S.S. 86	Istonia	Conf. regionale - innesto S.S. 16 (Vasto Marina)	
		64 + 884 ÷ 139 + 800	74,916
► S.S. 260	Picente	L'Aquila - Conf. regionale	37,900
			213,616

Tab. 1.5.2 26

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: MOLISE

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 87	Sannitica	Campobasso - innesto S.S. 16	
Modifiche integrative			
S.S. 87	Sannitica	Campobasso - innesto S.S. 376 140 + 125 ÷ 178 + 500	38,375
	Raccordo	Campobasso - strada Fondo Valle Biferno	12,200
			50,575
Modifiche aggiuntive			
► S.S. 85 bis	(Venafrana)	Pescolanciano - bivio Carovilli	6,500
► S.S. 86	Istonia	Bivio Carovilli - conf. regionale	37,184
S.S. 158	della Valle del Volturno	Innesto S.S. 85 - innesto strada Fondo Valle Sangro	26,900
S.S. 376	dei Tre Titoli	S.S. 87 - conf. regionale	33,400
			103,984

Tab. 1.5.2 27

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CAMPANIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Modifiche integrative			
	Var. di Caserta	Inn. S.S. 7 ai Km 200+086 e 220+500	20,000
	Raccordo	Ischitella Lido - Tangenziale di Napoli (sostituisce S.S. 7 quater)	18,000
			38,000
Modifiche aggiuntive			
► S.S. 369	Appula Fortorina	Conf. regionale - innesto S.S. 212 7 + 200 ÷ 53 + 000	45,800
	Raccordo	S.S. 7 quater (Castel Volturno) - S.S. 7 bis (Nola)	55,000
		Dir. Casaluce - S.S. 265	15,000
►	Raccordo	S.S. 7 quater (Mondragone) - A 2 (Caianello) e innesto S.S. 372	40,000
► S.S.	Ofantina	Avellino - S.S. 91	
	S.S. 7 variante	0 + 000 ÷ 5 + 500	5,500
	S.S. 400 variante	5 + 500 ÷ 10 + 670	5,170
	S.S. 400	10 + 670 ÷ 16 + 300	5,630
	S.S. 400 dir.	16 + 300 ÷ 24 + 550	8,250
	Ofantina	24 + 550 ÷ 31 + 050	6,500

segue

Tab. 1.5.2 28

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CAMPANIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
	S.S. 7 variante	31 + 050 ÷ 49 + 910	15,860
	S.S. 7 dir. C	46 + 910 ÷ 57 + 660	10,750
			57,660
► S.S. 372	Telesina	Innesto S.S. 88 (Olivola Pacca) - innesto A 2 (Caianello)	
		0 + 000 ÷ 61 + 100	61,100
► S.S. 517	Bussentina	Innesto S.S. 19 (Montesano) - innesto S.S. 18 (Torre Orsaia)	
		0 + 000 ÷ 39 + 060	39,060
►	Variante di Caserta	Proseguimento da Capua a Mondragone	60,000
► S.S. 145	Sorrentina	Castellammare - innesto S.S. 163	33,000
► S.S. 163	Amalfitana	Innesto S.S. 145 - Vietri sul mare	50,365
►	Raccordo	Eboli - Vallo della Lucania	60,000
►	Itinerario	Savignano Greci - Grottaminarda - Vallata - Andretta - S. Andrea di Conza - Sella di Conza - Contursi (A 3) (In parte S.S. 90/91)	120,000
► S.S. 303	del Formicoso	Formicoso - Bisaccia - Lacedonia - conf. regionale	59,080

segue

Tab. 1.5.2 29

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CAMPANIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
►	Itinerario	San Bartolomeo in Galdo - Colle Sannita - Morcone	54,000
►	Itinerario	Pesco Sannita - Fragneto Monforte	5,300
	Circonvallazione di Napoli	Integrazione	20,000
	Raccordo	S.S. 268 - A 3	10,000
			785,365
Modifiche aggiuntive in deroga all'art. 18 bis			
	Raccordo aut.	A 30 (Sarno) - A 3 (Pagani)	12,000
	Raccordo aut.	Prolungamento A 30 da Mercato S. Severino alla A 3 (Eboli)	40,000
			52,000

Tab. 1.5.2 30

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: PUGLIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Modifiche integrative			
	Itinerario Bradanico Salentino	Conf. reg. con la Basilicata - Lecce e diram. Spinazzola - Minervino - Minervino - Canosa (per memoria)	
Modifiche aggiuntive			
S.S. 93	Appulo Lucana	Canosa - Barletta	22,200
S.S. 98	Andriese Coratina	Innesto S.S. 16 (Cerignola)- innesto S.S. 96 (Modugno)	
		0 + 000 ÷ 81 + 700	81,700
S.S. 100	di Gioia del Colle	Bari - Innesto S.S. 7 (Stazione di Palagiano - Mottola), con variante di Gioia del Collle	
		0 + 000 ÷ 67 + 000	67,000
S.S. 476	di Galatina	Lecce - innesto S.S. 474	
		0 + 000 ÷ 45 + 300	45,300

segue

Tab. 1.5.2 31

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: PUGLIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
S.S. 369	Appula Fortorina	Innesto S.S. 17 - conf. reg.	
		0 + 000 ÷ 7 + 200	7,200
S.S. 376	Dei Tre Titoli	Conf. reg. - innesto S.S. 16 ter	
		32 + 240 ÷ 40 + 570	8,330
S.S. 16 ter	Adriatica	Innesto S.S. 376 - inn. S.S. 16 (San Severo)	
		26 + 100 ÷ 48 + 985	22,885
S.P.		Conf. reg. - Candela (A 16)	16,000
			270,615
• Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 14		Taranto - conf. reg. con la Basilicata (Metaponto)	40,000

Tab. 1.5.2 32

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: BASILICATA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 96	Barese	Innesto S.S. 7 - Conf. regionale con le Puglie	
		0 + 000 ÷ 55 + 790	55,790
Modifiche integrative			
	Collegamento	A 3 - S.S. 585	16,000
S.S. 96 bis	Barese	Innesto 169 - innesto S.S. 96	
		0 + 000 ÷ 26 + 467	26,467
	Collegamento	S.S. 96 bis - S.S. 96	15,000
			57,467
Modifiche aggiuntive			
	Itinerario	Matera - Ferrandina	26,000
	Itinerario	Pisticci Scalo - Montalbano Jonico - innesto Strada Fondo Valle Sinni presso Rotondella - Pollino	45,000
			71,000
Richiesta di deroga all'art. 18 bis			
A 14		Conf. reg. Puglia - conf. reg. Calabria	30,000

Tab. 1.5.2 33

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CALABRIA

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di declassifica			
S.S. 280	dei Due Mari	Innesto S.S. 18 - innesto S.S. 19	
		0 + 000 ÷ 35 + 312	35,312
S.S. 19	delle Calabrie	Le Croci di S. Maria - innesto S.S. 106	
		376 + 100 ÷ 381 + 994	5,894
			41,206
Modifiche integrative			
	Raccordo autostradale dei Due Mari	A 3 (Svincolo di Lamezia Terme) - Martelletto di Settingiano	
		0 + 000 ÷ 25 + 600	25,600
	Raccordo	A 3 (Svincolo di Lamezia Terme) - aeroporto di Lamezia	1,000
	Raccordo	Martelletto di Settingiano - S.S. 106 (presso cimitero di Catanzaro Lido)	11,200
S.S. 19	delle Calabrie	Innesto raccordo S.S. 280 racc - innesto S.S. 19 bis	
		367 + 973 ÷ 376 + 100	8,127
S.S. 19 bis	delle Calabrie	Innesto S.S. 19 - innesto S.S. 106	
		0 + 000 ÷ 5 + 400	5,400
			51,327
Modifiche aggiuntive			
S.S. 280 racc	dei Due Mari	Innesto S.S. 280 - innesto S.S. 19	
		0 + 000 ÷ 3,165	3,165

segue

Tab. 1.5.2 34

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CALABRIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
	Tangenziale ANAS	Catanzaro - Pontegrande	4,000
S.S. 109 bis	della Piccola Sila	Innesto S.S. 109 (bivio Cafarda) - Pontegrande	
		0 + 000 ÷ 10 + 500	10,500
S.S. 109	della Piccola Sila	Innesto S.S. 109 bis (b. Cafarda) - innesto S.S. 179 dir.	
		68 + 200 ÷ 82 + 340	14,140
S.S. 179 dir.	del Lago Ampollino	Innesto S.S. 179 (Spineto) - innesto S.S. 109	
		0 + 000 ÷ 27 + 460	27,460
S.S. 179	del Lago Ampollino	Innesto S.S. 179 dir. (Spineto) - innesto strada per S. Giovanni in Fiore	
		5 + 790 ÷ 20,990	15,200
	Collegamento	S.S. 179 - S.G.C. Paola/Crotone presso S. Giovanni in Fiore	16,600
►S.S. 112	d'Aspromonte	Innesto S.S. 183 - Bovalino Marina	
		25 + 600 ÷ 95 + 823	70,223
►S.S. 183	Aspromonte Jonio	Innesto S.S. 112 - Melito di Porto Salvo	
		0 + 000 ÷ 69 + 200	69,200
►S.S. 184	delle Gambarie	Gallico - innesto S.S. 183	
		0 + 000 ÷ 31 + 833	31,833
			262,321

segue

Tab. 1.5.2 35

PROPOSTE DI MODIFICA AL

D.M. n° 2.474 del 20/7/83

Regione: CALABRIA (segue)

STRADE	DENOMINAZIONE	CAPISALDI DI ITINERARIO	ESTESA (Km)
Richieste di deroga all'art. 18 bis			
A 14		Conf. regionale con la Basilicata - Sibari	50,000

Tab. 1.5.3 3

Sinossi modifiche proposte

per la classificazione della rete di grande comunicazione

REGIONI	ESTESA RETE		
	D.M. n° 2474 (Km)	con modifiche integrative (Km)	con modifiche aggiuntive (Km)
Abruzzo	856,8	868,9	1.082,5
Molise	397,3	447,9	551,9
Campania	1.104,4	1.142,4	1.927,8
Puglia	1.352,5	1.352,5	1.623,1
Basilicata	724,3	726,0	797,0
Calabria	1.461,3	1.471,4	1.733,7
Sicilia	2.138,1	2.138,0	2.138,0
Sardegna	1.005,3	1.015,1	1.015,1
Italia Meridionale e Insulare	9.040,0	9.162,2	10.869,1
ITALIA	22.832,4	23.126,9	26.685,4

1.6 I parametri distributivi primari

Lo studio generale dei contenuti del Decreto Ministeriale n. 2474 del 20 luglio 1983 richiede la preliminare analisi di alcuni fattori essenziali di validità statistica finalizzata a comparare le condizioni di perequazione della rete sul territorio italiano.

Le analisi e le elaborazioni che vengono nel prosieguo illustrate si riferiscono ai dati desumibili dalla classificazione in essere secondo il D.M. n. 2474, e non tengono quindi conto delle proposte integrative o aggiuntive riportate nel paragrafo precedente. Va comunque sottolineato come gli indicatori statistici in appresso evidenziati non subirebbero variazione alcuna se rapportati alle propo

ste integrative di modifica, mentre produrrebbero scostamenti limitati di valore in caso di accoglimento di proposte aggiuntive.

In ogni caso si può ritenere ininfluente la serie di proposte avanzate sull'ordine di grandezza sostanziale dei singoli parametri distintivi, specie se letti in un discorso di reciproca comparazione.

La raccolta delle fonti statistiche sulle infrastrutture viarie di grande comunicazione ha richiesto un impegno notevole sia in fase di ricerca e sistematizzazione dei dati, sia in fase di elaborazione e analisi delle risultanze. La vastità della rete e l'articolazione del comparto da analizzare imponevano una profondità e completezza informativa adeguata ai riflessi e ai contenuti economici del Piano Decennale.

L'articolazione dei riscontri informativi di base viene nel prosieguo presentata a due livelli di disaggregazione: una sintesi a carattere generale su parametrazione regionale, e un'analisi di dettaglio specificamente rivolta alle singole direttrici viarie.

Criterio generale delle elaborazioni è stato di norma il mantenimento di un livello di disaggregazione del dato su scala regionale, scendendo a dettagli su scala provinciale soltanto per gli indicatori di più immediata finalizzazione attuativa. La scelta di disaggregazione regionale trova riscontro nel dettato della legge 531/82 e nella opportunità di conservare omogeneità ai dati forniti, pur sottolineando come il carattere nazionale della rete di grande viabilità avrebbe, in linea teorica, potuto consentire anche aggregazioni più ampie.

Va quindi chiarito come il dato statistico emergente nel prosieguo venga strumentalmente riferito alla scala regionale, pur dovendosi sottolineare l'opportunità di integrare la lettura del fattore quantitativo anche in relazione alla collocazione geografica delle singole Regioni sul territorio nazionale, specie per le valenze connesse alle funzioni di transito assolte da talune, o alle funzioni di poli attrattori intermodali offerte da altre.

Per semplificare la lettura dei dati si riporteranno nelle pagine seguenti alcuni indicatori di sintesi atti, singolarmente e soprattutto nel loro complesso, a fornire una visione comparata sufficientemente significativa dei contenuti di rete infrastrutturali connessi alla classificazione del Decreto Ministeriale n. 2474 del 20/7/1983.

Le tabelle sono tutte riferite ai dati ufficiali ISTAT 1981 per quanto riguarda le estese stradali con la sola eccezione delle autostrade per le quali si sono inseriti anche tratti non ancora realizzati a quella data, al fine di conservare un'assoluta omogeneità di termini nel rapporto con la viabilità di grande comunicazione.

La maggior dotazione stradale in termini assoluti spetta al Piemonte con 30.069 Km, segue poi l'Emilia Romagna con 28.919 Km e la Lombardia con 27.885 Km; le più basse dotazioni viarie in termini assoluti competono al Molise con 2.871 Km e alla Valle d'Aosta con 1.927 Km.

Considerando la sola viabilità classificata di grande comunicazione si ritrova la maggior estesa in termini assoluti in Sicilia con 2.138 Km, seguono Lombardia con 1.904 Km e Piemonte con 1.832 Km; Molise con 397 Km e Valle d'Aosta con 202 Km confermano in termini assoluti le basse dotazioni viarie.

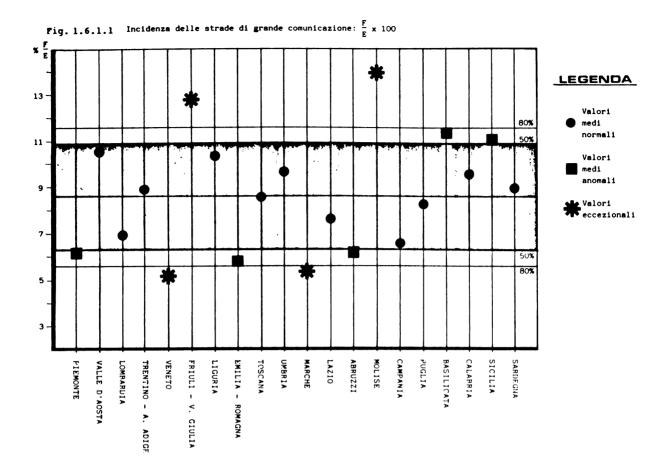
Interessante è considerare i rapporti percentuali tra viabilità classificata e viabilità complessiva; il Molise ad esempio ha la massima percentuale di strade di grande comunicazione sul totale della rete (13,84%), seguito da Friuli - Venezia Giulia con il 12,86% e da Basilicata con 11,6%.

Agli ultimi posti l'Emilia Romagna (5,69%), le Marche (5,24%) e il Veneto (5,06%).

Ugualmente significativo appare il rapporto tra il complesso di strade di grande comunicazione e l'insieme di autostrade e strade statali: i valori si presentano alquanto addensati con indici medi di 43,76% per il Trentino - Alto Adige, di 44,82% per le Marche e di 43,31% della Puglia. Il massimo valore percentuale si ritrova in Liguria (60,32%) e il minimo in Abruzzo (29,94%).

Analoga distribuzione presenta il rapporto fra l'insieme di strade statali o in statizzazione classificate e il complesso della viabilità statale: su valori medi si attestano l'Umbria (34,92%), la Basilicata (34,33%) e la Sardegna (34,39%) mentre il massimo ed il minimo competono ancora alla Liguria (45,47%) e all'Abruzzo (19,07%).

Nel complesso la media nazionale di incidenza della viabilità di grande comunicazione sullo insieme di autostrade e strade statali risulta del 43,17%, valore che sale al 48,79% per l'Italia Settentrionale, scende al 43,09% per l'Italia Centrale e si attesta al 38,65% per l'Italia Meridionale e Insulare.

Fig. 1.6.1.1 Incidenza delle strade di grande comunicazione: $\frac{F}{E} \times 100$

Per visualizzare con maggiore evidenza i dati riportati nelle tabelle si presentano anche le Fig. 1.6.1.1, 1.6.1.2, 1.6.1.3 nelle quali vengono descritte le dispersioni dei valori statistici in tre fasce distinte, rispettivamente riferite ai valori medi su base nazionale, a valori lievemente discosti dalla media per eccesso o in difetto e definiti medi anomali, e infine valori eccezionali da ritenersi sintomo di situazioni del tutto particolari.

L'immediatezza di rappresentazione delle figure individua immediatamente le anomalie più rilevanti, essendo viceversa tutti i valori inseriti nella fascia centrale da ritenersi sostanzialmente analoghi in considerazione delle peculiarità statistiche distintive delle singole realtà regionali.

Va sottolineato come l'incidenza delle strade di grande comunicazione sulla dotazione stradale complessiva,e l'incidenza delle strade statali classificate rispetto al totale della viabilità statale, dimostrino una buona convergenza di valori attorno alla media nazionale, confermando sotto tale aspetto un discreto grado di perequazione regionale nel D.M. n. 2474.

Tab. 1.6.2.1 Indici territoriali : Italia Settentrionale

R e g i o n i	Superficie Km^2	Totale strade Km per 100 Km^2	Strade di grande comunicazione	
			nel complesso Km per 100 Km^2	S.S. e altre strade Km per 100 Km^2
Piemonte	25.399	118,4	7,2	4,0
Valle d'Aosta	3.262	59,1	6,2	2,7
Lombardia	23.856	116,9	8,0	5,6
Trentino Alto Adige	13.613	68,8	6,1	4,7
Veneto	18.364	129,5	6,6	3,9
Friuli Venezia Giulia	7.846	75,5	9,6	6,1
Liguria	5.416	156,6	16,0	8,8
Emilia - Romagna	22.123	130,7	7,4	4,7
Italia Settentrionale	119.879	113,7	7,7	4,8
Italia	301.268	99,6	7,6	5,1

Tab. 1.6.2.2 Indici territoriali : Italia Centrale

R e g i o n i	Superficie Km^2	Totale strade Km per 100 Km^2	Strade di grande comunicazione	
			nel complesso Km per 100 Km^2	S.S. e altre strade Km per 100 Km^2
Toscana	22.992	92,7	7,9	5,0
Umbria	8.456	78,0	7,4	5,8
Marche	9.694	139,0	7,3	5,2
Lazio	17.203	109,5	8,3	4,7
Italia Centrale	58.345	103,2	7,8	5,0
Italia	301.268	99,6	7,6	5,1

di strade per 100 Km^2 di area e con 16,0 Km di strade di grande comunicazione per 100 Km^2. Il tasso minimo compete alla Sardegna con indici rispettivamente pari a 47,3 e 4,2 Km per 100 Km^2 di territorio.

In raffronto al valore medio nazionale è evidente una dispersione di valori per quanto attiene il complesso della rete stradale: rispetto ai minimi e massimi di Sardegna e Liguria si riscontrano indici prossimi alla media per la Toscana (92,7 $Km/10^2$ Km^2), per la Calabria (102,4 $Km/10^2$ Km^2). Valori più elevati presentano il Piemonte, la Lombardia e la Campania (compresi tra 116,9 e 126,6 $Km/10^2$ Km^2), mentre altre Regioni (Friuli - Venezia Giulia, Umbria e Sicilia), si concentrano nella fascia inferiore di valori tra 75,3 e 78,0 $Km/10^2$ Km^2.

Per meglio cogliere il significato della dispersione di tale indicatore si sono elaborate le Fig. 1.6.2.1, 1.6.2.2, 1.6.2.3 sempre ricorrendo al concetto di fascia mediana, di fascia media anomala e di fascia eccezionale. Risulta particolarmente significativa l'analisi del grafico pertinente la densità territoriale delle strade di grande comunicazione in quanto metà dei valori riscontrati si colloca tra 7,2 e 8,3 Km di rete classificata per 100 Km^2 di area e l'80% si contiene tra 6,2 e 9,7 Km per 100 Km^2 di territorio.

Tab. 1.6.2.3 Indici Territoriali : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	Superficie Km^2	Totale strade Km per 100 Km^2	Strade di grande comunicazione	
			nel complesso Km per 100 Km^2	S.S. e altre strade Km per 100 Km^2
Abruzzo	10.794	131,1	7,9	4,4
Molise	4.438	64,7	9,0	8,1
Campania	13.595	126,6	8,1	4,5
Puglia	19.347	85,9	7,0	5,2
Basilicata	9.992	64,4	7,2	6,5
Calabria	15.080	102,4	9,7	7,7
Sicilia	25.708	75,3	8,3	5,4
Sardegna	24.090	47,3	4,2	4,2
Italia Meridionale e Insulare	123.044	84,0	7,3	5,4
Italia	301.268	99,6	7,6	5,1

Tab. 1.6.3.1 Indici di circolazione : Italia Settentrionale

Regioni	Autoveicoli circolanti (migliaia)	Popolazione residente migliaia di abitanti	N° veicoli per 1000 abitanti	Totale strade N° veicoli per Km	Strade di grande comunicazione	
					Nel complesso N° veicoli per Km	S.S. e altre strade N° veic. per Km
Piemonte	1.993	4.447	448	66	1.088	1.949
Valle d'Aosta	59	113	522	31	292	674
Lombardia	3.599	8.898	404	129	1.890	2.683
Trentino A. Adige	328	870	377	35	398	514
Veneto	1.663	4.310	386	70	1.381	2.329
Friuli - V. Giulia	497	1.230	404	84	663	1.037
Liguria	684	1.799	380	81	789	1.438
Emilia - Romagna	1.819	3.939	462	63	1.106	1.756
Italia Settentrionale	10.642	25.606	416	78	1.153	1.837
Italia	20.151	56.244	358	67	883	1.310

1.6.3 Indici di circolazione

Un elemento cardinale per verificare la rispondenza dell'offerta infrastrutturale alla domanda di mobilità è rappresentato dalla presenza veicolare nei singoli comparti territoriali, e quindi nel carico potenziale della rete. Con riferimento ai dati riportati nel Conto Nazionale dei Trasporti 1981 si sono elaborati alcuni indici di circolazione in rapporto agli autoveicoli circolanti e immatricolati.

Per sceverare il complesso del fenomeno si sono elaborate le Tabb. 1.6.3.1, 1.6.3.2, 1.6.3.3 rispettivamente dedicate all'Italia Settentrionale, Centrale, Meridionale e Insulare. In aggiunta al dato di densità veicolare si è raffrontato il dato anche agli abitanti (1981) indicando quale esito della elaborazione il numero di veicoli gravitante su ogni chilometro di strada extraurbana, su ogni Km di strada classificata di grande comunicazione, su ogni Km di strada statale di grande comunicazione.

In rapporto agli abitanti il più alto indice di motorizzazione si riscontra in Valle d'Aosta

Tab. 1.6.3.2 Indice di circolazione : Italia Centrale

Regioni	Autoveicoli circolanti (migliaia)	Popolazione residente migliaia di abitanti	N° veicoli per 1000 abitanti	Totale strade N° veicoli per Km	Strade di grande comunicazione	
					Nel complesso N° veicoli per Km	S.S. e altre strade N° veic. per Km
Toscana	1.579	3.571	442	74	872	1.382
Umbria	331	804	412	50	526	674
Marche	588	1.409	417	44	833	1.167
Lazio	1.915	4.971	385	102	1.349	2.384
Italia Centrale	4.413	10.755	410	73	967	1,500
Italia	20.151	56.244	358	67	883	1.310

Tab. 1.6.3.3 Indici di circolazione : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	Autoveicoli circolanti (migliaia)	Popolazione residente migliaia di abitanti	N° veicoli per 1000 abitanti	Totale strade N° veicoli per Km	Strade di grande comunicazione	
					Nel complesso N° veicoli per Km	S.S. e altre strade N° veic. per Km
Abruzzi	404	1.215	333	29	472	855
Molise	87	325	268	30	219	241
Campania	1.200	5.408	222	70	1.087	1.982
Puglia	946	3.850	246	57	699	935
Basilicata	143	604	237	22	197	220
Calabria	461	2.031	227	30	315	397
Sicilia	1.419	4.864	292	73	664	1.026
Sardegna	436	1.586	275	38	434	434
Italia Meridionale e Insulare	5.096	19.883	256	49	564	766
Italia	20.151	56.244	358	67	883	1.310

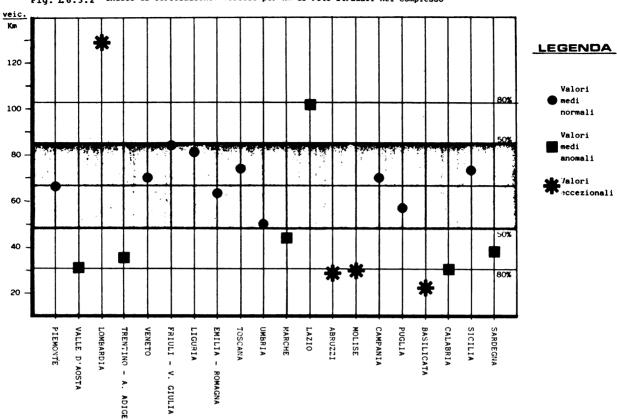



Fig. 1.6.3.2 Indici di circolazione: veicoli per Km di rete stradali nel complesso

Fig. 1.6.3.3 Indici di circolazicne: veicoli per Km di strade di grande comunicazione

dotazione stradale per abitante. Rispetto a un valore medio nazionale di 53,3 Km di estesa stradale extraurbana per ogni 10.000 abitanti, Lombardia e Campania presentano rispettivamente valori di 31,3 e 31,8 Km per 10.000 abitanti.

I valori massimi di questo parametro riguardano invece la Valle d'Aosta con 170,5 Km per 10.000 abitanti, il Trentino - Alto Adige con 107,7 Km, l'Abruzzo con 116,4 Km e la Basilicata con 106,5 Km.

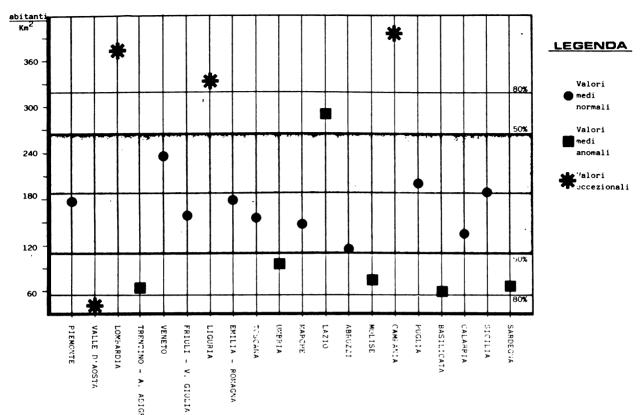
Valori prossimi ai medi normali presentano invece Piemonte (77,6 Km), Emilia - Romagna (73,4 Km), Lazio (37,9 Km), Puglia (43,2 Km), Sicilia (39,8 Km per 10.000 abitanti). Sulla media nazionale si attestano Veneto, Friuli - Venezia Giulia, Liguria, con indici compresi tra 55,2 e 47,1 Km per 10.000 abitanti, mentre valori decisamente superiori alla media si ritrovano nelle Marche (95,6 Km) e nel Molise (88,3 Km).

La panoramica regionale non muta considerando anzichè il complesso stradale extraurbano il solo settore delle strade di grande comunicazione; in Lombardia e Campania si conferma la più forte sottodotazione di viabilità rispetto alla popolazione, con indicatori pari rispettivamente a 2,1 e 2,0 Km di strade classificate di grande comunicazione

Tab. 1.6.4.3 Indici demografici : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	Superficie Km^2	Popolazione residente		Totale strade Km per 10.000 abitanti	Strade di grande comunicazione	
		Migliaia di abitanti	N° abitanti per Km^2		Nel complesso Km per 10.000 abitanti	S.S. e altre strade Km per 10.000 abitanti
Abruzzi	10.794	1.215	113	116,4	7,1	3,9
Molise	4.438	325	73	88,3	12,2	11,1
Campania	13.595	5.408	398	31,8	2,0	1,1
Puglia	19.347	3.850	199	43,2	3,5	2,6
Basilicata	9.992	604	60	106,5	12,0	10,8
Calabria	15.080	2.031	135	76,0	7,2	5,7
Sicilia	25.708	4.864	189	39,8	4,4	2,8
Sardegna	24.090	1.586	66	71,8	6,3	6,3
Italia Meridionale e Insulare	123.044	19.883	162	52,0	4,5	3,3
Italia	301.268	56.244	187	53,3	4,1	2,7

Fig. 1.6.4.1 'ndici demografici: abitanti per Km^2

per 10.000 abitanti.

I valori più elevati si confermano nel Nord Italia per la Valle d'Aosta e il Trentino - Alto Adige, rispettivamente con 17,9 e 9,5 Km di rete classificata per ogni 10.000 abitanti, e nel Sud emergono i dati di Molise e Basilicata con 12,2 e 12,0 Km per 10.000 abitanti.

Attorno alla media nazionale si colloca l'indice del Piemonte (4,1 Km per 10.000 abitanti) dell'Emilia Romagna (4,2 Km) della Sicilia (4,4 Km). Valori similari presentano Liguria, Toscana e Marche, tra 4,8 e 5,1 Km per 10.000 abitanti, mentre valori anomali per eccesso denotano Umbria (7,1 Km) e Calabria (7,2 Km per 10.000 abitanti).

Per sottolineare in termini graficamente immediati la dispersione del dato primario di dotazione stradale per abitante si sono elaborate le Figg. 1.6.4.1, 1.6.4.2, 1.6.4.3, 1.6.4.4 che confermano la notevole disomogeneità in atto sul territorio nazionale in tema di mancata correlazione tra i maggiori poli insediativi demografici e la diffusione della rete stradale.

In termini generale l'Italia Meridionale e Insulare manifesta la più elevata dotazione di strade di grande comunicazione rispetto alla popo-

lazione residente avendo attribuiti 4,5 Km di rete di grande comunicazione ogni 10.000 abitanti, rispetto ai 4,2 Km dell'Italia Centrale e ai 3,6 dell'Italia Settentrionale.

Non muta la situazione sperequata considerando anche il solo indice pertinente le strade statali di grande comunicazione: rispetto al dato medio nazionale di 2,7 Km per 10.000 abitanti, l'Italia Settentrionale si attesta sull'indicatore pari a 2,3 Km, l'Italia Centrale sulla media nazionale, mentre l'Italia Meridionale e Insulare raggiunge 3,3 Km ogni 10.000 abitanti.

Nella Fig. 1.6.4.5 si è riportata su base cartografica nazionale la dispersione dell'indice demografico della viabilità, enfatizzando le notevoli differenze in essere tra le varie Regioni.

1.6.5 Indici occupazionali

Un ulteriore elemento di analisi in ordine alla diffusione sul territorio nazionale della viabilità di grande comunicazione può aversi dal raffronto tra la rete viaria e gli addetti della industria, del commercio, dei servizi e dell'artigianato, secondo le risultanze del censimento nazionale del 1981.

I valori economici connessi all'effetto strumentale della viabilità sul complesso produttivo italiano, secondario e terziario, fanno ritenere di importanza non inferiore alle precedenti elaborazioni il riscontro del grado di correlazione e di interdipendenza, esistente per disaggregazioni regionali, tra grande viabilità e potenzialità lavorative.

Nelle Tabb. 1.6.5.1, 1.6.5.2, 1.6.5.3 si è indicato il totale degli addetti all'anno 1981 (dato ISTAT), calcolandone gli indici rispetto al totale della rete stradale, al complesso della rete viaria di grande comunicazione e al settore delle sole strade statali classificate di grande comunicazione.

Tab. 1.6.5.1 Indici occupazionali : Italia Settentrionale

Regioni	Addetti (migliaia)	Totale strade Km per 10.000 addetti	Strade di grande comunicazione	
			Nel complesso Km per 10.000 addetti	S.S. e altre strade Km per 10.000 addetti
Piemonte	1.613	186,4	11,4	6,3
Valle d'Aosta	38	507,0	53,1	23,0
Lombardia	3.433	81,2	5,5	3,9
Trentino-Aldo Adige	303	309,3	27,2	21,1
Veneto	1.512	157,3	8,0	4,7
Friuli-Venezia Giulia	430	137,7	17,4	11,1
Liguria	568	149,3	15,3	8,4
Emilia Romagna	1.522	190,0	10,8	6,8
Italia Settentrionale	9.419	144,8	9,8	6,2
Italia	16.623	180,4	13,7	9,3

Tab. 1.6.5.2 Indici occupazionali : Italia Centrale

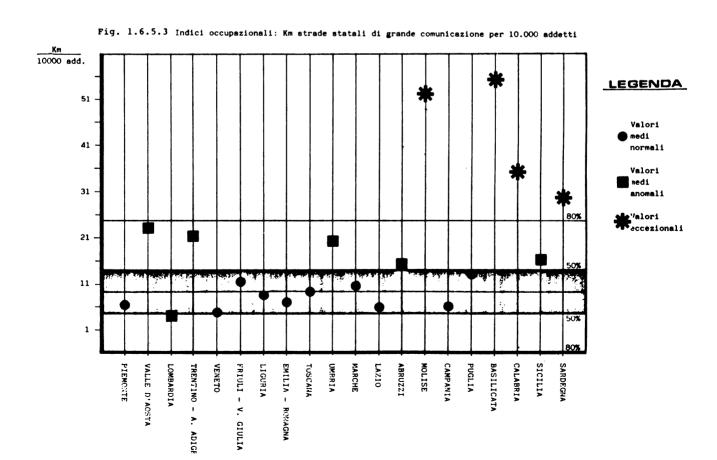
Regioni	Addetti (migliaia)	Totale strade Km per 10.000 addetti	Strade di grande comunicazione	
			Nel complesso Km per 10.000 addetti	S.S. e altre strade Km per 10.000 addetti
Toscana	1.247	170,9	14,5	9,2
Umbrie	244	270,3	25,8	20,1
Marche	493	273,3	14,3	10,2
Lazio	1.374	137,0	10,3	5,8
Italia Centrale	3.358	179,3	13,6	8,8
Italia	16.623	180,4	13,7	9,3

Sempre la Lombardia manifesta la condizione di maggior disagio nel rapporto fra estesa stradale e addetti, sia in termini complessivi di rete (81,2 Km per 10.000 addetti), sia per la viabilità di grande comunicazione (5,5 Km), mantenendosi al di sotto della media nazionale per i due indicatori rispettivamente del 55 e del 60%.

In linea con la media nazionale si presentano gli indicatori del Piemonte (11,4 Km di strade di grande comunicazione), di Liguria (15,3 Km), di Toscana (14,5 Km), e Marche (14,3 Km). Valori leggermente anomali riguardano invece il Trentino - Alto Adige (27,2 Km), gli Abruzzi (27,2 Km) e la Sardegna (29,7 Km per 10.000 addetti).

A completamento e maggior precisazione del raffronto analitico degli indici occupazionali si sono elaborate anche le Tabb. 1.6.5.4, 1.6.5.5 1.6.5.6 dove i dati relativi alla dotazione viaria sono raffrontati con gli occupati dell'anno 1981 in agricoltura, silvicoltura, pesca, industria e servizi, secondo le statistiche ufficiali ISTAT.

Si integra così l'informazione relativa ai soli indici degli addetti nell'industria e nel commercio con una panoramica più ampia estesa anche alle forze di lavoro del settore primario, in numero sovente non certo trascurabile specie nelle

Fig. 1.6.5.3 Indici occupazionali: Km strade statali di grande comunicazione per 10.000 addetti

Tab. 1.6.5.4 - INDICI OCCUPAZIONALI : Italia Settentrionale

Regioni	OCCUPATI (media 1981 in migliaia)				Totale strade	Strade di grande comunicazione	
	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria	Servizi	Totale	Km per 10.000 occupati	nel complesso Km per 10.000 occupati	S.S. e altre strade Km per 10.000 occupati
Piemonte	168	858	844	1.870	160,8	9,8	5,5
Valle d'Aosta	6	20	26	52	370,5	38,8	16,8
Lombardia	137	1.756	1.705	3.598	77,5	5,3	3,7
Trentino - A. A.	48	107	204	359	261,0	23,0	17,0
Veneto	170	635	774	1.579	150,6	7,6	4,5
Friuli - V. G.	31	184	270	485	122,1	15,5	9,9
Liguria	45	208	482	735	115,4	11,8	6,5
Emilia - Romagna	227	602	826	1.655	174,7	9,9	6,3
Italia Settentrionale	832	4.370	5.131	10.333	132,0	8,9	5,6
Italia	2.655	7.533	10.483	20.671	145,1	11,1	7,4

Tab. 1.6.5.5 - INDICI OCCUPAZIONALI : Italia Centrale

Regioni	OCCUPATI (media 1981 in migliaia)				Totale strade	Strade di grande comunicazione	
	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria	Servizi	Totale	Km per 10.000 occupati	nel complesso Km per 10.000 occupati	S.S. e altre strade Km per 10.000 occupati
Toscana	133	550	718	1.401	152,2	12,9	8,1
Umbria	37	120	146	303	217,7	20,8	16,2
Marche	102	207	243	552	244,1	12,8	9,1
Lazio	126	454	1.238	1.818	103,4	7,8	4,4
Italia Centrale	398	1.331	2.345	4.074	147,8	11,2	7,2
Italia	2.655	7.533	10.483	20.671	145,1	11,1	7,4

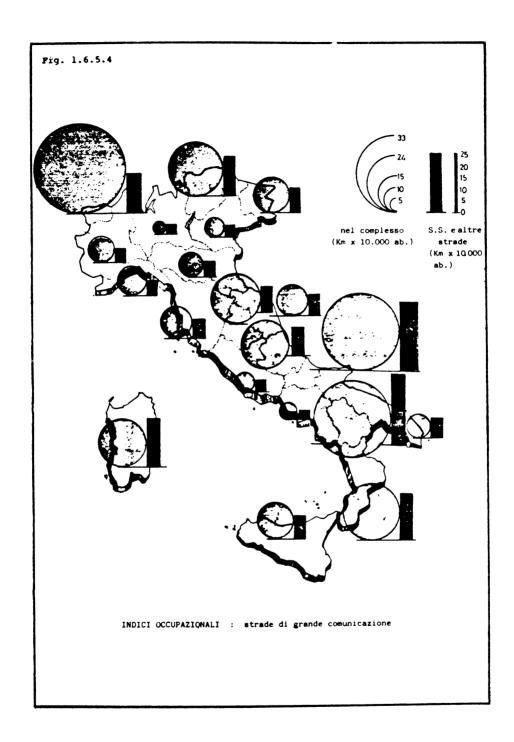
regioni Centro - Meridionali rispetto agli occupati in altri settori dell'attività economica nazionale.

L'analisi dei valori tabellati attenua il riscontro di sintesi desunto dal precedente raffronto tra estesa viaria ed addetti, pur confermando una netta sopradotazione rispetto alla media nazionale del Sud e delle Isole: l'indicatore comporta difatti 165,0 Km di strade ogni 10.000 occupati contro una media italiana di 145,1 Km. Nel calcolo degli indici l'introduzione del settore primario smorza ed affina il dato di divario tra le diverse Regioni italiane, in ragione della differente incidenza del comparto primario produttivo sul complesso dell'attività economica.

Medesimo risultato di sintesi si ha considerando gli indicatori connessi alle strade di grande comunicazione, evidenziando sempre la Lombardia con 5,3 Km di rete classificata rispetto alla media di 11,1 Km il minimo indice di dotazione e confermandosi Valle d'Aosta (38,8), Basilicata (33,1), Molise (32,6) ai massimi livelli di sovradotazione in situazione di anomala carenza si trova peraltro anche la Campania con 6,7 Km di rete di grande comunicazione ogni 10.000 occupati. Non muta il senso del discorso e l'ordine di grandezza considerando le sole statali classificate, come si coglie nella graficizzazione della Fig. 1.6.5.4.

Tab. 1.6.5.6 · INDICI OCCUPAZIONALI : Italia Meridionale e Insulare

R e g i o n i	OCCUPATI (media 1981 in migliaia)				Totale strade	Strade di grande comunicazione	
	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria	Servizi	Totale	Km per 10.000 occupati	nel complesso Km per 10.000 occupati	S.S. e altre strade Km per 10.000 occupati
Abruzzo	83	139	200	422	335,2	20,3	11,2
Molise	43	32	47	122	235,3	32,6	29,6
Campania	297	528	833	1.658	103,8	6,7	3,7
Puglia	383	364	550	1.297	128,1	10,4	7,8
Basilicata	65	71	83	219	293,7	33,1	29,7
Calabria	147	164	287	598	258,2	24,4	19,4
Sicilia	312	401	740	1.453	133,1	14,7	9,5
Sardegna	95	133	267	495	230,1	20,3	20,3
Italia Meridionale e Insulare	1.425	1.832	3.007	6.264	165,0	14,4	10,6
Italia	2.655	7.533	10.483	20.671	145,1	11,1	7,4

INDICI OCCUPAZIONALI : strade di grande comunicazione

RELAZIONE GENERALE

ANALISI

Redditivita'
Traffico
Sicurezza
Territorio
Intermodalita'
Funzionalita'

CAP. 2

LA REDDITIVITA' DEL PIANO DECENNALE

2.1 Impostazione dell'analisi economica

La legge 531/82 non individua un riferimento economico preciso per la formazione del Piano Decennale in ordine ai contenuti e all'entità della spesa ammissibile; si limita a indicare la necessità di garantire adeguate basi finanziarie, prevedendosi a tal fine l'acquisizione del parere CIPE, prima della presentazione alle Camere.

Nella formazione del Piano si reputa di conseguenza indispensabile adottare un metodo di analisi che si ponga quale obiettivo prioritario la ottimizzazione del flusso di risorse finanziarie, individuando nel contempo interventi e priorità nel contesto mirato al conseguimento di obiettivi di valenza economica e sociale.

L'esigenza di realizzare una seria forma di programmazione economica nel settore degli investimenti viari si colloca in posizione critica di un processo storico di evoluzione del patrimonio infrastrutturale, troppo spesso sviluppatosi per spinte occasionali e disordinate, in forma attuativa non sempre coerente e spesso neppure idonea a garantire la redditività globale degli investimenti.

Ciò ha portato a visioni competitive e alternative nel settore generale dei trasporti, trascurando la ricerca delle interazioni di collegamento fra i vari sistemi di mobilità, col risultato di esasperare i limiti d'uso della rete e di aggravare i termini del problema. La distribuzione della mobilità sull'area nazionale ha finora risposto alla logica di una scelta dell'utenza, senza alcun indirizzo di controllo e di promozione attraverso una politica fondata anche sull'offerta infrastrutturale e di esercizio.

Il Piano Decennale si rivolge alle infrastrutture, e quindi si presta a orientare il problema in termini di offerta basilare di mobilità; donde l'esigenza minimale di coordinare il patrimonio viario esistente e gli interventi innovativi nell'obiettivo di rendere massima l'utilità

globale del sistema.

L'analisi informativa di base deve pertanto porre il momento decisionale in un contesto di verifica e di razionalizzazione del sistema viario, evidenziando le sacche di disutilizzazione, l'eccesso di offerta sui rami della rete, la saturazione e la congestione di maglie e di nodi del sistema, in breve tutto ciò che comporta dispendio di risorse senza corrispondenti utilità per la collettività.

L'impostazione degli investimenti viari sulla rete di grande comunicazione mediante un metodo di Piano esaudisce la annosa domanda di orientamento motivato dei fatti economici, garantendo all'azione della mano pubblica una ordinata coerenza con gli obiettivi più generali di sviluppo settoriale, e individua un realistico quadro di riferimento cui comparare le proposte di qualificazione degli interventi.

Postulato essenziale del Piano Decennale deve quindi essere il costante richiamo a condizioni precise di redditività, selezionando gli investimenti con visione sia di resa micro-economica a carattere aziendale di gestione, sia di redditività macro-economica più generale secondo i criteri usuali di valutazione degli investimenti pubblici finalizzati.

Il riferimento a condizioni prefissate di redditività si deve porre a due livelli successivi di analisi:

- a livello di Piano Decennale, mediante la individuazione di parametri indicatori a carattere primario con riferimento alla direttrici della rete di grande comunicazione, mirando a investigare la sussistenza di condizioni minime di soglia per legittimare l'investimento sulle maglie del sistema infrastrutturale;
- a livello di progetto di intervento, si affina la metodologia con la definizione delle peculiarità specifiche del singolo intervento, rapportando costi e benefici al fine di verificare in sede decisionale ultimativa la sussistenza di condizioni ritenute sufficienti di redditività della spesa.

La adozione di questa doppia griglia di verifica consente di mantenere un riferimenro certo di redditività in ciascun modulo di realizzazione successiva. Il che consente di sceverare i contenuti documentali, caratterizzanti il Piano

Decennale, dalle necessità di valutazione dei singoli progetti che ne costituiscono l'esito attuativo.

Tale metodologia iterativa di redditività risulta congruente con l'impostazione del Piano Decennale senza vincoli prefissati di natura finanziaria, comparandolo costantemente alle disponibilità che lo sviluppo del Paese mette a disposizione del settore viario principale. Ciò anche in relazione ad una revisione programmata della scala di priorità degli interventi di settore, perchè la dimensione finanziaria delle risorse disponibili rispetto ai fabbisogni gioca un ruolo determinante nel processo di ottimizzazione delle scelte di Piano.

L'impostazione seguita nel presente capitolo si pone quindi in una verifica attenta della potenzialità esistente, della perequazione infrastrutturale nel territorio, dell'impatto di rete con la struttura produttiva nazionale, dei fattori qualitativi e qualificanti del comparto turistico, dell'integrazione intermodale di nodo e di rete, dei caratteri di sicurezza delle maglie costituenti la rete primaria.

L'analisi documentale verterà pertanto alla disamina di una serie articolata di indicatori macro-economici con riferimento diretto ed esplicito alla rete primaria, oppure con finalità differite all'atto del riparto finale di Piano. Nell'insieme tali indicatori costituiscono la prima griglia di verifica per la redditività in termini complessivi delle singole direttrici classificate con il D.M. 2474 del 20/7/83.

La puntuale analisi di redditività dei singoli progetti attuativi del Piano Decennale dovrà invece informarsi e conformarsi alle indicazioni del "Manuale di valutazione dei progetti della Pubblica Amministrazione Italiana" che risulta edito dal Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, nonchè ai riferimenti applicativi della normativa specifica tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche in ordine alla determinazione della redditività negli investimenti stradali, di recente pubblicazione.

Si ritiene peraltro indispensabile in questa seconda fase che vengano indicati dal CIPE, in sede di esame del Piano Decennale, i termini minimi di redditività da adottarsi nella verifica di progetto; ciò in coerenza a scelte di medio e lungo periodo che possono ritenersi interattive con la configurazione di una rete infrastrutturale proiettata nel decennio ai fini realizzativi, ma volta agli anni 2000 in termini di valutazione finale dei benefici della spesa.

2.2 Il traffico

L'indicatore economico primario di redditività per gli investimenti sulla rete stradale è costituito dal volume di traffico presente sulla rete in quanto determina al momento stesso i fattori di mercato attraverso l'entità dell'utenza in essere, e i benefici potenziali di un investimento in quanto fattore estensivo e moltiplicativo delle redditualità unitarie di conto.

Il riferimento al volume di traffico è inoltre strutturale al sistema di grande comunicazione, che viene definito tale proprio in quanto si prospetta a servire importanti flussi di mobilità e notevoli distanze di trasporto. Tant'è vero che anche il D.M. 2474 del 20 luglio 1983 ha impostato i criteri discriminanti di scelta sulla base dei volumi di circolazione censiti lungo le singole direttrici.

Il riferimento al traffico quale indicatore economico di base per il Piano Decennale non può comunque ritenersi esaustivo del problema di una razionale selezione degli investimenti per una serie di motivazioni che riguardano sia la staticità del dato di censimento, in parziale contrasto col carattere evolutivo insito in una programmazione decennale degli investimenti, sia per la disomogeneità dei metodi di rilevamento, non sempre finalizzati ad una conoscenza diffusa di rete ma soltanto puntuale di nodi particolari, sia per le notevoli approssimazioni insite nel tradurre un dato significativo di un punto ad un'asta di rete.

Quanto sopra non intende comunque inficiare l'importanza dei dati di circolazione ai fini della formazione del Piano Decennale, si sottolinea soltanto come il volume di traffico debba riguardarsi quale dato essenziale ma non certo quale dato assoluto per orientare la scelta, la verifica e il riscontro tecnico economico degli investimenti.

Le elaborazioni di traffico illustrate nel prosieguo considerano, secondo una disaggregazione su base regionale, i volumi di circolazione in atto

sulla rete primaria, seguendo sempre la classificazione del D.M. 2474/83.

Le elaborazioni sono contenute nelle tabb. 2.2.1 - 2.2.22 nelle quali, mantenendo la distinzione tra autostrade e strade statali, si sono riportati i valori relativi ai due ultimi censimenti generali della circolazione del 1975 e del 1980, anche al fine di consentire un riscontro tendenziale del fenomeno.

Per l'anno 1975 si è indicato il volume del traffico giornaliero medio (TGM) complessivamente registrato per tutte le categorie veicolari. Per l'anno 1980 si è invece evidenziato il traffico leggero dal pesante, indicando anche la differenza in percentuale tra i volumi di circolazione dei due anni presi a riferimento.

Come elemento aggiuntivo di valutazione si è anche proposto l'indicatore statistico denominato "momento di traffico" ed espresso dal prodotto del traffico giornaliero medio per la lunghezza delle strade, ottenendosi così il montante dei veicoli · Km prodotti lungo le singole arterie. Tale dato equivale quindi anche alla percorrenza complessiva cumulata lungo la rete, ed esprime la produttività (veicoli . Km) della rete.

I dati riportati sono quelli ufficiali desunti, sulle strade statali dai censimenti ANAS della circolazione e, per le autostrade dai bollettini AISCAT. Sono stati calcolati per ogni arteria classificata di grande comunicazione, sui soli tratti indicati nel D.M. 2474, mediando aritmeticamente le sezioni di rilevamento sull'intera estesa di pertinenza regionale.

Le tabelle recano in nota l'avvertenza che, nel caso tra i due censimenti 1975 e 1980 siano variate le sezioni di rilevamento, la corrispondenza di omogeneità del dato può venire a mancare; ciò viene evidenziato dalla mancata compilazione della colonna pertinente la valutazione dell'incremento di traffico.

Viene altresì indicato quando i dati disponibili non risultano omogenei in quanto riferiti, o nel 1975 o nel 1980 non già all'intero anno bensì al solo periodo primavera - estate o autunno - inverno. In altri casi, non essendo disponibile il dato 1980, si è fatto ricorso al censimento parziale relativo al 1977.

Le tabelle vengono di norma riferite, come si è detto, al livello di aggregazione regionale, con la sola eccezione delle province autonome di Trento e di Bolzano, per le quali si è introdotta

una tabellazione specifica ed aggiuntiva.

Una seconda serie di elaborazioni, sempre attinenti i dati di circolazione, si è concretata nelle Tabb. 2.2.23 - 2.2.44, dove si è riportata in serie ordinale la elencazione delle strade di grande comunicazione in base al momento di traffico, calcolato sul censimento della circolazione 1980, in modo da fornire in termini immediati il peso di ciascuna direttrice stradale nella produzione di mobilità su gomma in ambito regionale.

Ciò consente di perequare le tratte di maggior interesse in quanto più frequentate, con quelle di altrettale rilevanza in quanto più estese nel territorio.

I dati contenuti nelle due serie di tabelle sono da ritenersi essenziali per la costruzione del Piano Decennale, e verranno di conseguenza sempre tenute quale riferimento orientativo anche nelle successive elaborazioni e nelle schede finali di sintesi del Piano. La complessità e la articolazione dei dati tabulati ci impone di evitare qualsiasi ulteriore commento in ordine ai contenuti dei prospetti numerici.

Per facilitare comunque la leggibilità di una serie di dati così rilevante negli allegati C, grafici del Piano, si sono rappresentate sulla base cartografica regionale e nazionale le intensità della circolazione al 1980 secondo una articolazione in cinque classi di frequentazione:

- TGM inferiore a 6.000 veicoli
- TGM compreso tra 6.000 e 15.000 veicoli
- TGM compreso tra 15.000 e 20.000 veicoli
- TGM compreso tra 20.000 e 30.000 veicoli
- TGM superiore a 30.000 veicoli.

Per manifestare ulteriormente la differenziazione immediata del riscontro grafico si è adottata una gradazione di tonalità crescente dal chiaro allo scuro in diretta proporzione ai maggiori volumi di traffico giornaliero medio.

Ciò consente di avvalorare sia i valori assoluti di frequentazione della rete viaria, sia di cogliere i rapporti reciproci tra le diverse arterie, cogliendo spunti decisionali non soltanto in termini di redditualità economica degli investimenti bensì anche di priorità dei medesimi.

Regione : PIEMONTE

tab. 2.2.1 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 4 Torino - Trieste	99,2		25.523	253,1	16.527	9.178	25.705	+ 0,71	254,9
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6		6.025	14,2	5.895	1.915	7.810	+ 29,63	18,4
A 5 Torino - Monte Bianco	56,4		10.251	57,8	8.748	1.777	10.525	+ 2,67	59,3
A 6 Torino - Savona	92,3		7.603	70,2	5.995	1.578	7.573	- 0,39	69,9
A 7 Milano - Serravalle - Genova	41,4		22.704	94,1	15.551	6.333	21.844	- 3,79	90,7
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	99,4		12.548	124,7	8.761	6.744	15.504	+ 23,56	154,1
A 26 Genova - Voltri - Alessandria	106,3		-	-	12.293	3.343	15.636	-	166,2
A 26/7 dir. Predosa - Bettole	17,0		-	-	•	•	•	•	•
A 26/4 dir. Stroppiana - Santhià	30,7		-	-	3.141	1.149	4.302	-	13,2
Sistema Tangenziale di Torino	57,2		•	•	7.207	5.916	13.123	-	55,2
Raccordo Torino - Caselle	22,2		•	•	•	•	•	•	•
Traforo del Frejus	12,8		-	-	1.138	85	1.223	-	1,6
II) STRADE STATALI E STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE									
11 Padana Superiore	18,5	1	19.869	36,8	26.412	7.872	34.284	+ 72,58	63,5

Tab. 2.2.1 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
20 del Colle di Tenda	18,5	3	11.843	45,5	9.373 (1)	820 (1)	10.193 (1)	-	39,2 (1)
21 della Maddalena	59,7	2	2.253	13,5	2.423	392	2.815	+ 24,94	16,8
24 del Monginevro	16,1	1	1.048	1,7	869 (4)	109 (4)	978 (4)	- 6,68 (4)	1,6 (4)
25 del Moncenisio	18,3	2	2.801	5,1	•	•	•	•	•
28 del Colle di Nava	64,4	1	8.571	55,3	9.975	1.369	11.344	+ 32,35	73,1
29 del Colle di Cadibona	106,0	3	12.534	132,8	•	•	•	•	•
30 di Valle Bormida	70,0	3	9.862	68,9	•	•	•	•	•
31 bis del Monferrato	42,4	2	8.737	37,0	9.526 (2)	2400 (2)	11.926 (2)	-	50,6 (2)
32 Ticinese	32,6	1	10.073	32,9	•	•	•	•	•
32 dir - Ticinese	10,3		•	•	•	•	•	•	•
33 del Sempione	88,4	4	11.507	101,8	9.982 (2)	338 (2)	10.320 (2)	-	91,3 (2)
34 del Lago Maggiore	37,8	2	16.882	74,3	•	•	•	•	•
35 bis dei Giovi	22,7	2	11.105	25,2	5.468 (2)	971 (2)	6.439 (2)	-	14,6 (2)
142 Biellese	43,9	2	12.558	55,1	29.649 (2)	1.519 (2)	31.168 (2)	-	136,7 (2)
143 Vercellese	32,1	2	9.422	30,3	10.112 (2)	587 (2)	10.699 (2)	-	34,4 (2)
211 della Lomellina	14,9	1	5.344	10,9	2.841 (3)	668 (3)	3.509 (3)	-	7,2 (3)
229 del Lago d'Orta	60,5	3	11.399	69,0	8.871	709	9.580	- 15,96	57,9
231 di Santa Vittorio	74,0	4	15.961	118,1	9.113 (2)	5.778 (2)	14.891 (2)	-	110,2 (2)

Regione : PIEMONTE

Tab. 2.2.1 ter VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
338 Mongrando	8,0	1	4.606	3,7	7.944(2)	730(2)	8.674(2)	-	6,9(2)
419 della Serra	15,8		*	*	*	*	*	*	*
456 del Turchino	7,3	1	3.860	2,8	*	*	*	*	*
494 Vigevanese	19,7	1	7.170	14,1	*	*	*	*	*
564 di Monregalese	22,8	1	10.594	24,2	*	*	*	*	*
589 dei Laghi di Avigliana	90,5	2	11.519	104,3	*	*	*	*	*
596 dir dei Cairoli	7,4	1	4.851	3,6	4.730(2)	2.893(2)	7.623(2)	-	5,6(2)

(1) = Sezioni non corrispondenti
(2) = Traffico primavera - estate
(3) = Traffico autunno - inverno
(4) = Dati 1977

Tab. 2.2.2 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 5 Torino - Monte Bianco	43,6		9.600	41,9	8.835	2.517	11.352	+ 18,25	49,5
Traforo del Monte Bianco	11,0		2.895	3,4	2.382	1.468	3.850	+ 32,99	4,5
Traforo del Gran San Bernardo	16,3		1.454	2,4	1.476	197	1.673	+ 15,06	2,7
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
26 della Valle d'Aosta	56,2	2	4.542	25,5	3.846(1)	1.312(1)	5.158(1)	-	29,0(1)
26 dir della Valle d'Aosta	10,5	1	3.338	3,5	2.540	1.654	4.194	+ 25,64	4,4
27 del Gran San Bernardo	20,8	1	5.812	12,1	6.069	524	6.593	+ 13,44	13,7

(1) = Traffico primavera - estate

Regione : LOMBARDIA

Tab. 2.2.3 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 1 Milano - Roma	55,2		25.850	128,5	22.532	13.710	36.242	+ 40,20	200,1
A 4 Torino - Trieste	158,1		31.800	502,7	26.607	13.808	40.415	+ 27,09	638,9
A 7 Milano - Serravalle - Genova	52,8		20.783	108,1	15.720	5.836	21.556	+ 3,72	113,7
A 8 Milano - Varese	45,2		26.375	117,6	25.396	4.349	29.745	+ 12,78	134,7
A 8 dir. Gallarate - Sesto Calende	10,6		26.274	27,9	25.298	4.333	29.631	+ 12,78	31,4
A 9 Lainate - Como - Chiasso	32,4		26.272	85,1	25.297	4.332	29.629	+ 12,78	96,0
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	91,5		11.695	107,0	7.232	5.775	13.006	+ 11,21	119,0
A 22 Brennero - Modena	37,7		9.992	37,7	9.680	5.959	15.639	+ 56,52	59,0
Tangenziale Ovest di Milano	35,0		32.101	112,4	28.043 (1)	8.183 (1)	36.336 (1)	+ 12,85 (1)	126,8 (1)
Tangenziale Est di Milano	34,3		51.100	97,4	•	•	•	•	•
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9		•	•	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
9 Via Emilia	66,3	3	13.954	93,4	13.777	2.445	16.222	+ 16,25	108,6
10 Padana Inferiore	83,3	3	10.607	88,3	9.016	1.754	10.770	+ 1,54	89,7

Tab. 2.2.3 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
33 del Sempione	1,0	1	18.611	1,8	•	•	•	•	•
35 dei Giovi	40,6	2	35.723	145,0	27.974	1.815	29.789	- 16,61	120,9
36 del Lago di Como e dello Spluga	149,5	3	16.781	250,9	16.289	1.499	17.788	+ 6,00	266,0
37 del Maloja	10,0	1	2.197	2,2	2.435	142	2.577	+ 17,30	2,6
38 dello Stelvio	124,3	2	8.224	102,2	7.831	633	8.464	+ 2,92	105,2
38 dir/a dello Stelvio	1,7	1	3.186	0,5	3.166	61	3.227	+ 1,29	0,5
38 dir/b dello Stelvio	0,2	1	555	0,0	346	18	364	- 34,41	0,0
39 del Passo di Aprica	29,1	1	3.076	8,9	2.183	286	2.469	- 19,73	7,2
42 del Tonale	123,4	4	12.804	158,0	11.372 (2)	846 (2)	12.218 (2)	-	150,8 (2)
45 bis Gardesana Occidentale	64,3	2	10.141	65,2	14.779	1.396	16.175	+ 59,50	104,0
211 della Lomellina	5,5	1	6.208	3,4	•	•	•	•	•
233 Varesina	23,4	1	14.128	33,1	8.644	715	9.359	- 33,76	21,9
236 Goitese	26,6	1	12.048	32,0	•	•	•	•	•
301 del Foscagno	37,1	1	2.689	10,0	2.782	173	2.955	- 9,89	11,0
336 dell'Aeroporto Malpensa	26,6	1	9.539	25,4	12.225	736	12.961	+ 35,87	34,5
340 Regina	52,6	2	21.193	111,4	12.798	412	13.210	- 27,67	69,5
342 Briantea	84,0	3	38.811	326,0	35.456	1.946	37.402	- 3,63	314,2
343 Asolana	55,8	2	7.289	40,87	5.780	781	6.561	- 9,99	36,6

Regione : LOMBARDIA

Tab. 2.2.3 ter VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
344 di Porto Ceresio	13,0	2	14.044	18,3	13.326	405	13.731	- 2,23	17,9
394 del Verbano Occidentale	53,0	2	8.456	44,8	8.041	219	8.260	- 2,32	43,8
415 Paullese	71,8	2	22.013	158,0	20.158	2.254	22.412	- 1,81	160,9
494 Vigevanese	70,2	1	15.410	108,3	14.293	1.913	16.206	+ 5,17	113,9
510 Sebina Occidentale	48,8	3	11.408	55,6	9.035	954	9.989	- 12,44	48,7
591 Cremasca	66,6	1	4.602	30,6	4.275	1.348	5.622	- 22,16	37,4
596 dir dei Cairoli	12,6	1	3.517	4,4	3.309	832	4.231	+ 20,30	5,3

(1) dati 1977

(2) sezioni non corrispondenti

Tab. 2.2.4 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 22 Brennero - Modena	186,5		12.938	241,3	12.372	5.808	18.180	+ 40,52	339,0
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
12 dell'Abetone e del Brennero	110,1	6	12.303	135,5	21.204 (1)	2.202 (1)	23.406 (1)	-	257,8 (1)
38 dello Stelvio	100,0	3	6.220	62,2	12.586	882	13.468	+ 116,53	134,7
40 del Passo di Resia	31,3	1	3.049	9,6	4.185	645	4.830	58,41	15,1
41 di Val Monastero	12,0	1	1.506	1,8	2.244	198	2.442	+ 62,15	2,9
42 del Tonale e della Mendola	41,4	2	3.514	14,6	2.868	202	3.070	- 12,64	12,7
44 del Passo di Giovo	20,5	2	3.911	8,0	[illegible]	[illegible]	5.374	+ 37,41	11,0
44 bis Passo del Rombo	29,5	1	655	1,9	*	*		*	[illegible]
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	2	6.282	27,1	6.012	475	6.487	+ 3,26	28,0
47 della Valsugana	57,1	3	9.092	51,9	9.794	1.792	11.586	+ 27,43	66,2
48 delle Dolomiti	76,3	3	4.777	36,4	4.939	267	5.216	+ 9,19	39,8
49 della Pusteria	71,1	3	4.881	34,8	5.186	618	5.804	+ 18,67	41,2
51 di Alemagna	15,6	1	1.888	2,9	1.530	162	1.692	- 10,38	2,6

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE, provincia di Bolzano

Tab. 2.2.4 bis — VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 22 Brennero - Modena	116,4		17.751	136,8	11.237	5.275	16.512	+ 40,52	192,2
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
12 dell'Abetone e del Brennero	35,0	1	8.319	29,1	9.384	1.423	10.807	+ 29,91	37,8
38 dello Stelvio	100,0	3	6.220	62,2	12.586	882	13.468	+ 116,53	134,7
40 del Passo di Resia	31,3	1	3.049	9,6	4.185	645	4.830	+ 58,41	15,1
41 di Val Monastero	12,0	1	1.506	1,8	2.244	198	2.442	+ 62,15	2,9
44 del Passo di Giovo	20,5	2	3.911	8,0	5.026	348	5.374	+ 37,41	11,0
44 bis Passo del Rombo	29,5	1	655	1,9	•	•	•	•	•
49 della Pusteria	71,1	3	4.881	34,8	5.186	618	5.804	+ 18,67	41,2
51 di Alemagna	15,6	1	1.888	2,9	1.530	162	1.692	- 10,38	2,6

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE, provincia di Trento

Tab. 2.2.4 ter — VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 22 Brennero - Modena	70,1		13.417	94,1	12.830	6.023	18.853	+ 40,52	132,2
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
12 dell'Abetone e del Brennero	75,1	5	13.648	102,5	15.189 (1)	1.571 (1)	16.760 (1)	-	125,9 (1)
42 del Tonale e della Mendola	41,4	2	3.514	16,6	2.868	202	3.070	- 12,64	12,7
43 della Val di Non	30,7	2	5.654	17,3	6.095 (1)	665 (1)	6.760 (1)	-	20,7 (1)
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	2	6.282	27,1	6.012	475	6.487	+ 3,26	28,0
47 della Valsugana	57,1	3	9.092	51,9	9.794	1.792	11.586	+ 27,43	66,2
48 delle Dolomiti	76,3	3	4.777	36,4	4.939	267	5.216	+ 9,19	39,8

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : VENETO

Tab. 2.2.5 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 4 Torino - Trieste	200,5		23.119	463,6	19.433	9.306	28.739	+ 24,31	576,3
A 13 Bologna - Padova	79,6		8.929	71,1	9.922	5.235	14.656	+ 64,14	116,7
A 22 Brennero - Modena	60,1		12.215	73,4	6.817	4.196	11.013	- 9,84	66,2
A 27 Mestre - Vittorio Veneto	58,9		4.916	29,0	3.719	303	4.022	- 18,19	23,7
A 28 Portogruaro - Pordenone	8,9		4.475	4,0	3.862	1.527	5.389	+ 20,42	4,8
A 31 Vicenza - Piovene	36,4		-	-	3.697	1.165	4.862	-	17,7
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1		•	•	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
10 Padana Inferiore	28,5	1	10.353	29,5	11.531 (1)	1.687 (1)	13.218 (1)	-	37,7 (1)
12 dell'Abetone e del Brennero	41,6	2	5.337	22,2	5.356	749	6.105	+ 14,39	25,4
13 Pontebbana	63,3	2	20.517	129,9	18.125	2.634	20.759	+ 1,18	131,4
16 Adriatica	69,5	4	10.387	72,2	10.232	1.271	11.503	+ 10,74	80,0
47 della Valsugana	36,7	2	13.185	48,4	14.104	1.409	15.513	+ 17,66	56,9

Tab. 2.2.5 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
48 delle Dolomiti	45,5	2	2.311	10,5	1.435	72	1.507	- 34,79	6,9
50 del Grappa e del Passo Rolle	46,1	3	7.830	36,1	9.142	627	9.769	+ 24,76	45,0
50 bis " " "	13,3	1	3.239	4,3	3.655	413	4.069	+ 25,63	5,4
51 di Alemagna	74,3	4	5.044	37,5	5.995	490	6.485	+ 28,57	48,2
245 Castellana	50,1	3	11.406	57,4	12.974 (1)	1.513	14.487 (1)	-	72,6 (1)
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	3,4	1	1.578	0,5	1.640	123	1.763	+ 11,72	0,6
307 del Santo	50,9	2	11.195	57,0	12.562	1.141	13.703	+ 22,40	69,8
309 Romea	71,0	3	11.379	80,8	9.413	2.177	11.530	+ 1,33	81,9
348 Feltrina	20,7	1	5.383	11,1	6.254	667	6.941	+ 28,94	14,4
434 Legnaghese	32,0	2	8.585	27,5	7.405	770	8.175	- 4,78	26,2
443 di Adria	22,0	1	8.391	18,5	7.756	821	8.577	+ 2,22	18,9
449 Rodigina	45,0	2	6.070	27,3	5.650	632	6.282	+ 3,49	28,2
(1) = sezioni non corrispondenti									

Regione : FRIULI - VENEZIA GIULIA

Tab. 2.2.6 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 4 Torino - Trieste	59,0		11.157	65,8	9.651	3.784	13.435	+ 20,42	79,2
A 23 Palmanova - Udine - Tarvisio	62,2		8.923	55,5	7.719	3.026	10.745	+ 20,42	66,8
A 28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano	26,4		4.754	6,0	4.112	1.613	5.725	+ 20,42	7,2
Villesse - Gorizia S. Andrea	17,1		-	-	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
13 Pontebbana	165,5	7	13.083	216,5	11.956	1.455	13.411	+ 2,51	222,0
14 racc. della Venezia Giulia	2,0	1	•	•	•	•	•	•	•
52 Carnica	12,0	1	8.016	9,6	7.644	849	8.493	+ 5,95	10,2
52 bis Carnica	32,9	2	2.944	9,7	3.224	213	3.437	+ 16,75	11,3
54 del Friuli	57,4	2 3	5.808 1.060	19,8 2,5	6.245 764	327 56	6.573 820	+ 13,17 - 22,64	82,4 1,9
56 di Gorizia	37,8	2	11.919	45,1	12.684	789	13.473	+ 13,04	50,9
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	71,4	1	3.582	25,6	2.796	411	3.207	- 10,47	22,9

Tab. 2.2.6 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
252 di Palmanova	25,4	1	6.017	15,3	4.760	1.323	6.083	+ 1,10	15,4
351 di Cervignano	3,9	1	3.361	1,3	3.243	299	3.542	+ 5,39	1,4
352 di Grado	26,1	2	7.616	19,9	7.517	540	8.057	+ 5,79	21,0
464 di Spilimberga	44,9	2	6.231	27,9	7.328	819	8.147	+ 30,75	36,5

Regione : LIGURIA

Tab. 2.2.7 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 6 Torino - Savona	40,0		10.794	43,1	8.511	2.240	10.751	- 0,40	43,0
A 7 Milano - Genova	40,3		30.050	121,1	14.732	6.464	21.196	- 20,46	85,4
A 10 Ponte S. Luigi - Ventimiglia - Genova	158,7		11.852	188,1	16.456	3.437	19.893	+ 67,85	315,7
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	108,5		16.139	175,1	15.746	4.264	20.010	+ 23,99	217,1
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	2,5		6.314	1,6	6.641	3.855	10.496	+ 66,23	2,6
A 26 Genova Voltri - Alessandria - Gravellona Toce	26,7		-	-	12.293	3.343	15.636		41,8
Fornola - La Spezia	6,9		•	•	•	•	•	•	•
Traforo Bargaglia - Ferriere	4,2		1.452	0,6	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADI DI GRANDE COMUNICAZIONE									
1 Via Aurelia	308,4	8	14.458	445,9	15.513	1.051	16.564	+ 14,57	510,8
20 del Colledi Tenda e di Valle Roja	17,1	1	1.970	3,4	2.016	92	2.108	+ 7,01	3,6
28 del Colle di Nava	46,0	2	1.442	6,6	2.228	270	2.498	+ 73,23	11,5

Tab. 2.2.7 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
29 del Colle di Cadibona	28,0	2	5.260	14,7	9.787 (1)	927 (1)	10.714 (1)	-	30,1 (1)
45 di Val Trebbia	61,7	1	3.408	21,0	3.533	163	3.696	+ 8,45	22,8
330 di Buonviaggio	10,7	1	10.682	11,4	11.028	481	11.509	+ 7,74	12,3
449 di Diano Marina	3,8		•	•	•	•	•	•	•

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : EMILIA - ROMAGNA

Tab. 2.2.8 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980+1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 1 Milano - Roma	186,2		26.001	484,2	20.336	12.882	33.218	+ 27,76	618,6
A 13 Bologna - Padova	47,7		10.448	49,8	9.452	4.986	14.438	+ 38,19	68,9
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,6		17.163	210,4	15.526	7.917	23.443	+ 36,59	287,4
A 14 dir. Diramazione di Ravenna	29,8		4.226	12,6	4.495	1.883	6.378	+ 50,92	19,0
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	56,2		6.313	35,5	6.640	3.855	10.495	66,24	58,9
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	50,6		7.502	38,0	5.794	4.627	10.421	+ 38,91	52,7
A 21 dir. Diramazione per Fiorenzuola d'Arda	12,0		1.409	1,7	1.300	1.097	2.397	+ 70,12	2,9
A 22 Brennero - Modena	29,7		10.286	30,4	9.965	6.134	16.099	+ 56,51	47,8
Raccordo Tangenziale Nord - Bologna	23,7		•	•	•	•	•	•	•
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0		1.022	5,1	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
9 Via Emilia	263,0	8	16.967	445,2	16.381	2.520	18.901	+ 11,40	495,9

Tab. 2.2.8 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980+1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
12 dell'Abetone e del Brennero	90,8	1	2.096	19,0	2.469	156	2.625	+ 25,24	23,8
16 Adriatica	154,0	5	13.331	205,2	14.721	1.808	16.529	+ 23,99	254,4
45 di Val Trebbia	79,4	2	3.832	30,4	•	•	•	•	•
63 del Valico del Cerreto	72,0	1	5.855	42,2	•	•	•	•	•
64 Porrettana	68,4	2	6.681	45,7	4.390 (1)	537 (1)	4.927 (1)	-	33,7 (1)
67 Tosco Romagnola	90,1	2	4.542	40,9	5.748	804	6.552	+ 44,25	59,0
72 di San Marino	10,7	1	9.842	10,5	11.189	716	11.905	+ 20,96	12,7
309 Romea	55,7	2	8.052	44,9	8.602	2.782	11.384	+ 41,38	63,4
343 Asolana	23,2	1	9.433	21,9	10.270	2.004	12.274	+ 30,12	28,4
468 di Correggio	38,5	1	6.467	24,9	•	•	•	•	•
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis + S.S. 71)	90,1	5	5.480	50,8	4.185	1.328	5.513	+ 0,60	51,1

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : TOSCANA

Tab. 2.2.9 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rile vamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico $veic \cdot Km \cdot 10^4$	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico $veic \cdot Km \cdot 10^4$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 1 Milano - Roma	176,3		20.636	363,7	16.065	9.618	25.683	+ 24,46	452,7
A 11 Firenze - Lucca - Pisa Nord	81,7		20.020	163,6	19.684	4.441	24.125	+ 20,50	197,1
A 11/12 Lucca - Viareggio	20,8		11.981	24,9	13.328	2.493	15.821	+ 32,05	32,9
A 12 Genova - Livorno - Roma	252,7		9.884	63,7	10.227	3.201	13.428	+ 35,86	86,5
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	42,3		6.313	26,7	6.640	3.855	10.495	+ 66,24	44,4
Raccordo Siena - Firenze	56,4		13.094	73,8	12.397 (1)	1.411 (1)	13.808 (1)	+ 5,45 (1)	877,8 (1)
Raccordo Bettolle - Perugia	19,1		4.044	7,7	*	*	*	*	*
Raccordo Arezzo - Battifolle	10,6		11,398	12,7	*	*	*	*	*
Raccordo di Pistoia	7,8		6.984	5,5	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
1 Via Aurelia	266,0	9	12.405	329,9	14.085	1.692	15.777	+ 27,18	419,6
2 Via Cassia	83,9	2	3.191	26,8	2.607	314	2.921	- 8,46	24,5
12 dell'Abetone e del Brennero	77,2	4	3.920	35,8	3.989	309	4.298	+ 9,64	39,3
12 radd. dell'Abetone	12,5	1	8.796	11,0	8.179	447	8.626	- 1,93	10,8

Tab. 2.2.9 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rile vamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico $veic \cdot Km \cdot 10^4$	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico $veic \cdot Km \cdot 10^4$
63 del Valico del Cerreto	35,7	2	3.853	13,8	*	*	*	*	*
64 Porrettana	31,1	1	2.356	7,3	2.320	377	2.697	+ 14,47	8,4
67 Tosco Romagnola	58,6	3	7.419	43,4	6.788	455	7.243	- 2,37	42,4
68 di Val Cecina	71,5	2	5.899	42,2	5.355	437	5.792	- 1,81	41,4
326 di Rapolano	22,7	1	3.890	8,8	2.751	304	3.055	- 21,47	6,9
439 Sarzanese Valdera	143,7	9	3.974	55,9	3.585	328	3.913	- 1,53	55,1
445 della Garfagnana	71,2	3	7.062	50,3	7.864	417	8.281	+ 17,26	58,9
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis)	32,8	1	2.442	7,7	3.472 (2)	1.496 (2)	4.968 (2)	-	16,3 (2)
S.G.C. Grosseto - Fano	138,6	6	(6.220)				(6.989)	(+ 12,36)	
S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno	97,5	4					(21.469)	(+ 13,22)	

(1) = dati 1977

(2) = sezioni non corrispondenti

( ) = dati stimati

Regione : UMBRIA

Tab. 2.2.10 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI									
A1 Milano - Roma	55,8		15.600	87,1	12.610	6.626	19.236	+ 23,31	107,4
Raccordo Bettolle - Perugia	41,0		•	•	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
3 Via Flaminia	116,2	5	8.515	99,0	6.494 (1)	769 (1)	7.263 (1)	-	84,4 (1)
75 Centrale Umbra	25,5	2	12.037	30,7	16.885	1.522	18.407	+ 52,92	46,9
77 della Val di Chienti	26,0	1	3.838	10,0	3.672	581	4.253	+ 10,81	11,1
209 Valnerina	9,8	1	2.616	2,6	1.609	407	2.216	- 15,29	2,2
219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	2	3.728	16,7	3.494	740	4.234	+ 13,57	19,0
318 di Valfabbrica	28,8	1	3.826	11,0	3.522	327	3.849	+ 0,60	11,1
320 di Cascia	10,8	1	1.024	1,1	1.097	139	1.236	+ 20,70	1,3
396 di Norcia	6,3	1	932	0,6	1.339	135	1.474	+ 58,15	0,9
452 della Contessa	12,0	1	1.862	2,2	1.861	645	2.506	+ 34,59	3,0
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis)	160,8	6	8.274	127,6	8.965	2.029	10.994	+ 32,87	169,5

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : MARCHE

Tab. 2.2.11 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	167,1		10.075	168,3	9.576	4.852	14.428	+ 43,21	241,0
Raccordo Tolentino - Civitanova	34,8		•	•	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
3 Via Flaminia	65,2	2	4.936	32,2	4.689 (1)	961 (1)	5.649 (1)	-	36,8 (1)
4 Via Salaria	68,9	2	7.364	50,7	6.183 (1)	585 (1)	6.768 (1)	-	46,6 (1)
16 Adriatica	168,4	11	14.415	242,8	16.740 (1)	3.136 (1)	19.876 (1)	-	334,8 (1)
76 del Val d'Esino	78,1	3	5.811	45,4	6.718	994	7.712	+ 32,71	60,2
77 della Val di Chienti	44,7	2	7.854	35,1	6.418	920	7.338	- 6,57	32,8
S.G.C. Grosseto - Fano	65,2	4	(3.754)				(4.509)	(+ 20,11)	

(1) = sezioni non corrispondenti

( ) = dati stimati

R e g i o n e : LAZIO

Tab. 2.2.12 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 1 Milano - Roma	79,5		23.848	189,6	19.276	10.130	29.406	+ 23,31	233,7
A 2 Roma - Napoli	122,6		20.829	255,4	19.581	8.135	27.716	+ 33,06	339,8
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	65,4		6.122	40,0	5.861	1.487	7.348	+ 20,03	48,0
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	64,0		8.018	51,3	9.267	844	10.111	+ 26,10	64,7
A 25 Torano - Pescara	2,7		2.953	0,8	4.889	871	5.760	+ 95,06	1,5
G.R.A. Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2		58.978	402,2	54.840	8.032	62.872	+ 6,60	428,8
Raccordo Roma - A 12	14,3		16.975	24,3	30.840 (1)	1.825 (1)	32.665 (1)	+ 92,43	46,7 (1)
Diramazione per Fiumicino	4,2		24.361	10,2	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
1 Via Aurelia	123,0	1	(47.246 (11.875	48,9 133,7	64.592 10.053	2.825 1.608	67.417 11.611	+ 42,69 - 1,80	69,8 131,3
2 Via Cassia	117,6	5	5.671	66,7	5.712	588	6.300	+ 11,09	74,1
2 bis Via Cassia bis	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Tab. 2.2.12 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ $\%TGM_{tot}$ 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
4 Via Salaria	162,4	6	10.717	174,0	11.128	966	12.094	+ 12,85	196,4
7 Via Appia	68,7	1 2	(44.432 (7.644	69,8 40,5	* 5.128 (2)	* 808 (2)	* 5.936 (2)	* -	* 31,5 (2)
7 dir/b Via Appia	5,5	1	22.086	12,1	18.340	1.783	20.123	- 8,89	11,1
82 della Valle del Liri	14,3	2	25.948	37,2	14.920	1.044	15.964	- 38,48	22,9
148 Pontina	114,7	1 2	(76.071 (24.198	95,8 247,0	* 17.823	* 2.19[illegible]	* 20.013	* - 17,29	* 204,2
156 dei Monti Lepini	55,8	3	10.754	60,0	8.030 (2)	1.133 (2)	9.163 (2)	-	51,1 (2)
214 Maria e Isola Casamari	22,2	2	12.451	27,7	14.490	1.936	16.426	+ 31,93	36,5
509 di Forca d'Acero	19,2	1	6.018	11,5	6.872	393	7.265	+ 20,72	13,9
627 della Vandra	46,7	1	7.519	35,1	6.600	669	7.269	- 3,32	33,9
630 Ausonia	34,8	1	8.515	29,6	*	*	*	*	*
S.G.C. E 45	5,0		*	*	*	*	*	*	*

(1) = dati 1977

(2) = sezioni non corrispondenti

Regione : ABRUZZI

tab. 2.2.13 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI									
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	141,9		7.975	113,2	8.675	4.087	12.762	+ 60,03	181,1
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	46,4		5.194	24,1	6.003	547	6.550	+ 26,11	39,9
A 25 Torano - Pescara	112,2		3.009	33,8	4.889	871	5.760	+ 91,43	65,0
Raccordo Pescara - A 25	20,0		*	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
16 Adriatica	132,8	9	8.577	113,9	8.595	2.188	10.783	+ 25,72	143,2
17 dell'Appennino Abruzzese	153,9	5	3.512	53,0	3.170	576	3.746	+ 6,66	56,6
80 del Gran Sasso d'Italia	22,1	1	16.461	36,3	13.968	1.384	15.352	- 6,74	33,9
82 della Valle del Liri	47,8	1	1.558	7,4	1.755	507	2.262	+ 45,19	10,8

Regione : MOLISE

Tab. 2.2.14 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI									
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	36,1		4.463	16,1	5.009	2.350	7.359	+ 64,89	26,6
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
16 Adriatica	35,3	3	5.102	18,0	4.413 (1)	2.181 (1)	6.304 (1)	-	22,2 (1)
17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico	61,0	2	3.223	19,7	1.535 (1)	225 (1)	1.750 (1)	-	10,7 (1)
85 Venafrana	35,1	3	5.281	18.5	5.411	970	6.381	+ 20,83	22,4
87 Sannitica	29,0	2	6.123	17,7	7.630	880	8.510	+ 38,98	24,6
212 della Val Fortore	21,8	1	1.168	2,6	*	*	*	*	*
627 della Vandra	30,6	2	1.448	4,4	868	163	1.031	- 28,80	3,2
645 Fondo Valle del Tappino	29,8	1	*	*	3.347	522	3.869	-	11,5

(1) = sezioni non corrispondenti

Regione : CAMPANIA

Tab. 2.2.15 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 2 Roma - Napoli	79,4		23.177	185,3	21.788	9.053	30.841	+ 33,07	246,6
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria	171,1		36.322 13.842	187,5 165,4	29.703 9.204 (1)	4.207 2.971 (1)	33.910 12.175 (1)	- 6,64 - 12,04 (1)	175,0 145,5 (1)
A 16 Napoli - Avellino - Canosa	115,2		7.734	89,1	6.762	2.509	9.271	+ 19,87	106,8
A 30 Caserta - Nola - Salerno	55,3		*	*	8.602	4.358	12.960	-	71,7
Tangenziale Est - Ovest di Napoli	20,2		15.239	30,8	55.936	5.706	61.642	+ 304,50	124,5
Raccordo Salerno - Avellino	30,4		15.560	47,4	*	*	*	*	*
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,6		2.674	4,5	3.173 (1)	1.149 (1)	4.322 (1)	+ 61,63 (1)	6,3 (1
Raccordo di Benevento	12,7		5.881	7,5	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
7 Via Appia	86,3	2 3	11.010 21.604	48,3 91,7	* *	* *	* *	* *	* *
7 quater Domiziana	38,8	2	8.491	32,9	*	*	*	*	*
18 Tirrena Inferiore	147,3	6	5.728	84,4	5.269 (2)	377 (2)	5.646 (2)	-	83,1 (2)

Regione : CAMPANIA

Tab. 2.2.15 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
85 Venafrana	8,0	1	3.167	2,5	*	*	*	*	*
87 Sannitica	17,7	1	577	1,0	649 (1)	262 (1	911 (1)	+ 40,37 (1)	1,6 (1)
88 dei Due Principati	66,5	4	9.391	62,4	*	*	*	*	*
90 delle Puglie	10,6	1	4.755	5,0	*	*	*	*	*
90 bis delle Puglie	45,0	1	4.851	21,8	4.279 (1)	1.792 (1	6.071 (1)	+ 25,15 (1)	27,3 (1)
166 degli Alburni	67,2	2	5.822	39,1	*	*	*	*	*
212 della Val Fortore	58,5	2	3.005	14,9	*	*	*	*	*
268 del Vesuvio	25,8	3	11.812	30,5	*	*	*	*	*

(1) = dati 1977

(2) = sezioni non corrispondenti

Regione : PUGLIA

Tab. 2.2.16 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e RACCORDI									
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	283,9		5.332 (1)	151,4 (1)	4.973	2.314	7.287	-	206,9
A 16 Napoli - Canosa	57,1		4.121	23,5	3.603	1.337	4.940	+ 19,87	28,2
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
7 Via Appia	49,1	2	5.399	24,6	6.616	1.229	7.845	+ 45,30	35,7
16 Adriatica	345,4	12	10.261	305,7	6.901 (2)	2.076 (2)	8.977 (2)	-	267,5 (2)
		3	7.410	35,2	5.706	492	6.198	- 16,36	29,4
17 dell'Appennino Abruzzese	62,6	3	2.613	16,4	1.897	542	2.439	- 6,66	15,3
89 Garganica	137,2	5	3.700	50,8	3.221	491	3.712	+ 0,32	50,9
90 delle Puglie	37,9	1	5.641	21,4	2.439	429	2.868	- 49,16	10,9
96 Barese	65,9	4	6.497	42,8	6.580	897	7.477	+ 15,08	49,3
101 Salentina di Gallipoli	37,8	2	5.878	22,2	6.619	839	7.458	+ 26,88	28,2
106 Jonica	39,5	3	10.690	42,3	7.847	3.667	11.514	+ 7,71	45,5
106 dir. Jonica	6,8	1	5.902	4,0	4.721	2.829	7.550	+ 27,92	5,1

Tab. 2.2.16 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
275 di S. Maria di Leuca	38,9	1	6.882	26,8	5.858	703	6.561	- 4,66	25,5
379 Egnazia	52,2	2	4.415	23,0	6.369 (2)	1.310 (2)	7.679 (2)	-	40,1 (2)
613 Brindise - Lecce	34,1	1	8.099	27,6	11.171	3.703	14.874	+ 83,65	50,7

(1) = limitato a Bari

(2) = sezioni non corrispondenti

Regione : BASILICATA

Tab. 2.2.17 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria	29,2		6.250	18,3	5.526(1)	1.891(1)	7.417(1)	+ 18,67(1)	21,7 (1)
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,2		3.058	9,6	3.173(1)	1.149(1)	4.322(1)	+ 41,33(1)	13,5 (1)
Raccordo A 3 - Brienza	13,2		-	-	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
7 Via Appia	20,6	1	1.575	3,2	1.515	196	1.711	+ 8,63	3,5
18 Tirrena Inferiore	23,1	1	4.681	10,8	1.381(2)	63(2)	1.444(2)	-	3,3 (2)
92 dell'Appennino Meridionale	7,5	1	791	0,6	1.091	254	1.345	+ 70,04	1,0
95 di Brienza	30,0	1	3.375	10,1	2.631	260	2.891	- 14,34	8,7
96 Barese	55,8	1	1.943	10,8	1.989	160	2.149	+ 10,60	12,0
103 di Val d'Agri	11,0	1	3.498	3,8	*	*	*	*	*
106 Jonica	37,0	2	7.719	28,6	8.255(2)	2.814(2)	11.069(2)	-	41,0 (2)
481 della Valle del Ferro	14,3	1	479	0,7	639	103	742	+ 54,91	1,1
585 Fondo Valle del Noce	32,3	1	3.759	12,1	5.759	1.413	7.172	+ 90,90	23,1

(1) = dati 1977

(2) = sezioni non corrispondenti

Regione : CALABRIA

Tab. 2.2.18 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI									
A3 Napoli - Reggio Calabria	294,7		9.359	275,8	9.556	3.505	13.061	+ 39,56	384,9
Raccordo di Reggio Calabria	5,5		*	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
18 Tirrena Inferiore	291,5	13	6.515	189,9	6.892(1)	1.214(1)	8.106(1)	-	236,3(1)
19 delle Calabrie	5,9	1	12.224	7,2	18.395	1.647	20.042	+ 63,96	11,8
106 Jonica	415,2	13	5.713	237,2	6.765	1.288	8.053	+ 40,96	334,3
280 dei Due Mari	35,3	2	10.873	38,4	13.393	2.053	15.446	+ 42,06	54,5
281 del Passo dei Liminai	58,1	2	3.003	17,4	2.094(1)	176(1)	2.270(1)	-	13,2(1)
481 della Valle del Ferro	34,3	1	1.234	4,2	898	170	1.068	- 13,45	3,7
534 di Gammarota	12,2	1	2.401	2,9	2.080	277	2.357	- 1,83	2,9
S.G.C. Paola - Crotone (S.S. 107)	181,3	7	(3.125)				(2.796)(1)		

(1) = sezioni non corrispondenti

( ) = dati stimati

Regione : SICILIA

Tab. 2.2.19 VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI									
A 18 Messina - Catania	86,6		•	•	9.294	3.711	13.005	-	112,6
A 18 dir. Catania Nord - Catania Centro	3,7		-	-	•	•	•	•	•
A 19 Palermo - Catania Sud	193,8		8.159	158,1	7.331	1.621	8.952	+ 9,72	173,5
A 20 Messina - Palermo (Buonfornello)	84,3		6.078 809	42,2 1,2	5.699 1.519	1.453 384	7.152 1.903	+ 17,67 + 135,23	69,9 3,2
A 29 Palermo - Mazara del Vallo	119,0		4.508	53,6	7.525	1.365	8.890	+ 97,20	105,8
A 29 dir. Alcamo - Trapani	47,4		•	•	3.620	592	4.212	-	20,0
Enna - Caltanissette	9,0		•	•	•	•	•	•	•
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
114 Orientale Sicula	155,8	9	14.949	232,9	11.889 (1)	1.306 (1)	13.195 (1)	-	205,6 (1)
115 Sud Occidentale Sicula	384,7	2 14	8.247 5.859	40,6 196,6	6.472 5.914	1.481 1.021	7.953 6.935	- 3,56 + 18,36	39,2 232,7
117 Centrale Sicula	70,2	2	1.752	12,3	1.257	201	1.458	- 16,78	10,2
117 bis Centrale Sicula	46,1	3	5.762	26,6	4.148	1.382	5.530	- 4,03	25,5

Tab. 2.2.19 bis VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980				
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TCM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
121 Catanese	50,8	2	5.371	29,1	6.466	808	7.274	+ 26,92	37,0
122 bis Agrigentina	3,3	1	3.470	1,1	2.055	373	2.428	- 21,38	0,8
189 della Valle dei Platani	68,5	3	4.495	30,8	4.228	822	5.050	+ 12,35	34,6
193 di Augusta	9,6	1	18.155	17,3	•	•	•	•	•
194 Ragusana	46,1	2	8.058	37,1	4.791	1.197	5.988	- 25,69	27,6
417 di Caltagirone	70,2	1	3.880 (2)	5,6 (2)	3.067	1.512	4.579	-	32,1
514 di Chiaromonte	35,5		•	•	•	•	•	•	•
640 di Porto Empedocle	66,0	1	•	•	6.368	1.410	7.778	-	51,3

(1) = sezioni non corrispondenti

(2) = limitata a Caltagirone

Regione : SARDEGNA

Tab. 2.2.20

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE : DATI DI TRAFFICO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	N° Sezioni di rilevamento	ANNO 1975		ANNO 1980					
			TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4	TGM_{legg}	TGM_{pes}	TGM_{tot}	Δ %TGM_{tot} 1980÷1975	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE									
125 Orientale Sarda	234,1	3 2	3.254 6.040	45,4 57,0	2.326 5.708	257 631	2.583 6.339	- 20,62 - 4,95	36,1 59,8
126 Sud Occidentale Sarda	30,1	1	4.528 (1)	13,6 (1)	6.498	449	6.947	-	20,9
127 Settentrionale Sarda	14,9	1	3.402	5,1	2.149	235	2.384	- 29,92	3,6
130 Iglesiente	53,0	2	12.541	66,5	2.461 (2)	192 (2)	2.653 (2)	-	14,1 (2)
131 Carlo Felice	229,2	9	8.278	189,8	6.744 (2)	1.011 (2)	7.755 (2)	-	177,8 (2)
131 dir./centr. Nuorese	107,0	*	*	*	*	*	*	*	*
133 di Palau	5,5	1	1.326	0,7	1.476	113	1.583	+ 19,38	0,9
133 bis di Palau	17,4	1	2.170	3,8	7.696	856	8.552	+ 294,10	14,9
195 Sulcitana	97,5	3	7.603	74,1	2.256 (2)	196 (2)	2.452 (2)	-	23,9 (2)
198 di Seui e Lanusei	22,5	2	1.112	2,5	1.759	110	1.869	+ 68,08	4,2
199 di Monti	35,5	2	1.658	5,9	2.540 (2)	772 (2)	3.312 (2)	-	11,8 (2)
291 della Nurra	32,5	2	4.712	15,3	9.358 (2)	562 (2)	9.920 (2)	-	32,2 (2)
389 di Buddusò e del Correboi	78,1	1	703	5,5	1.454	212	1.666	+ 136,98	13,0
391 di Elmas	1,0	1	5.440	0,5	*	*	*	*	*
597 di Logudoro	42,0	2 *	2.671	11,2	4.068 (2)	429 (2)	4.497 (2)	-	18,9 (2)

(1) = solo traffico diurno; (2) = sezioni non corrispondenti

Regione : PIEMONTE

Tab. 2.2.21.1 a seguire

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE :

CLASSIFICAZIONE IN ORDINE DI MOMENTO DI TRAFFICO

Viabilità di grande comunicazione	Estesa nel territorio regionale (Km)	TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 4 Torino - Milano	99,2	25.705	254,9
2. A 26 Genova - Voltri - AL	106,3	15.636	166,2
3. A 21 Torino - PC - Brescia	99,4	15.504	154,1
4. A 7 Milano - Serravalle - GE	41,4	21.884	90,7
5 A 6 Torino - Savona	92,3	7.573	69,9
6. A 5 Torino - M. Bianco	56,4	10.525	59,3
7. Sistema Tangenziale di Torino	57,2	13.123	55,2
8. A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6	7.810	18,4
9. A 26/4 Stroppiana - Santhià	30,7	4.302	13,2
10. Traforo del Frejus	12,8	1.223	1,6
A 26/7 Predosa - Bettolle	17,0	*	*
Raccordo Torino - Caselle	22,2	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (2)			
1. 29 del Colle di Cadibona	106,0	12.534	132,8
2. 231 di Santa Vittoria	74,0	15.961	118,1
3. 589 dei Laghi di Avigliana	90,5	11.519	104,3
4. 33 del Sempione	88,4	11.507	101,8
4. 34 del Lago Maggiore	37,8	18.882	74,3

(1) = dati 1980; (2) = dati 1975

Tab. 2.2.21.2

segue PIEMONTE	Km	TGM	Mt
6. 229 del Lago d'Orta	60,5	11.399	69,0
7. 30 di Val Bormida	70,0	9.862	68,9
8. 28 del Colle di Nava	64,4	8.571	55,3
9. 142 Biellese	43,9	12.558	55,1
10. 20 del Colle di Tenda	38,4	11.843	45,5
11. 31 bis del Monferrato	42,4	8.737	37,0
12. 11 Padana Superiore	18,5	19.865	36,8
13. 32 Ticinese	32,6	10.073	32,9
14. 143 Vercellese	32,1	9.422	30,03
15. 35 bis dei Giovi	22,7	11.105	25,2
16. 564 Monregalese	22,8	10.594	24,2
17. 494 Vigevanese	19,7	7.170	14,1
18. 21 della Maddalena	59,7	2.253	13,5
19. 211 della Lomellina	14,9	5.244	10,9
20. 25 del Moncenisio	18,3	2.801	5,1
21. 338 di Mongrando	8,0	4.606	3,7
22. 596 dir. dei Cairoli	7,4	4.851	3,6
23. 456 del Turchino	7,3	3.860	2,8
24 24 del Monginevro	16,1	1.048	1,7
32 dir. Ticinese	10,3	*	*
419 della Serra	15,8	*	*

Regione: VALLE D'AOSTA — tab. 2.2.21.3

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 5 Torino - M. Bianco	43,6	11.352	49,5
2. Traforo del M. Bianco	11,6	3.850	4,5
3. Traforo del Gran San Bernardo	16,3	1.673	2,7
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (2)			
1. 26 della Valle d'Aosta	56,2	4.542	25,5
2. 27 del Gran San Bernardo	20,8	5.812	12,1
3. 26 dir. della Valle d'Aosta	10,5	3.338	3,5

(1) = dati 1980; (2) = dati 1975

Regione: LOMBARDIA

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 4 Torino Trieste	158,1	40.415	638,9
2. A 1 Milano - Roma	55,2	36.242	200,1
3. A 18 Milano - Varese	45,3	29.745	134,7
4. Tangenziale Ovest di Milano	35,0	36.226 (2)	126,8 (2)
5. A 21 Torino - Piacenza - Brescia	91,5	13.006	119,0
6. A 7 Milano - Serravalle - Genova	52,8	21.556	113,7
7. A 9 Lainate - Como - Chiasso	32,4	29.629	96,0
8. A 22 Brennero - Modena	37,7	15.639	59,0
9. A 8 dir. Gallarate - Sesto Calende	10,6	29.631	31,4
Tangenziale Est di Milano	34,3	*	*
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	*	*

Tab. 2.2.21.4

segue LOMBARDIA	Km	TGM	Mt
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 342 Briantea	84,0	37.402	314,2
2. 36 del Lago di Como e dello Spluga	149,5	17.788	266,0
3. 415 Paullese	71,8	22.412	160,9
4. 42 del Tonale	123,4	12.218	150,8
5. 35 dei Giovi	40,6	29.789	120,9
6. 494 Vigevanese	70,2	16.206	113,9
7. 9 Via Emilia	66,3	13.954	108,6
8. 45 bis Gardesana Occidentale	64,3	16.175	104,0
10. 10 Padana Inferiore	83,3	10.770	89,7
11. 340 Regina	52,6	13.210	69,5
12. 510 Sebina Occidentale	48,8	9.989	48,7
13. 394 del Verbano Orientale	53,0	8.260	43,8
14. 591 Cremasca	66,6	5.622	37,4
15. 343 Asolana	55,8	6.561	36,6
16. 336 dell'Aeroporto Malpensa	26,6	12.961	34,5
17. 233 Varesina	23,4	9.359	21,9
18. 344 di Porto Ceresio	13,0	13.731	17,9
19. 301 del Foscagnp	37,1	2.955	11,0
20. 39 del Passo di Aprica	29,1	2.469	7,2
21. 596 dir. dei Cairoli	12,6	4.231	5,3
22. 37 del Maloja	10,0	2.577	2,6
23 38 dir./a dello Stelvio	1,7	3.227	0,5
24 38 dir./b dello Stelvio	0,2	364	0,0
33 del Sempione	1,0	*	*
211 della Lomellina	5,5	*	*
236 Goitese	26,6	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1977

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Tab. 2.2.21.5

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 22 Brennero - Modena	186,5	18.180	339,0
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 12 dell'Abetone e del Brennero	110,1	12.303 (2)	135,5 (2)
2. 38 dello Stelvio	100,0	13.468	134,7
3. 47 della Valsugana	57,1	11.586	66,2
4. 49 della Pusteria	71,1	5.804	41,2
5. 48 delle Dolomiti	76,3	5.216	39,8
6. 45 bis Gardesana Occidentale	43,1	6.487	28,0
7. 43 della Val di Non	30,7	6.760	20,7
8. 40 del Passo di Resia	31,3	4.830	15,1
9. 42 del Tonale e della Mendola	41,4	3.070	12,7
10. 44 del Passo di Giovo	20,5	5.374	11,0
11. 41 di Val Monastero	12,0	2.442	2,9
12. 51 di Alemagna	15,6	1.692	2,6
44 bis del Passo di Rombo	29,5	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE, provincia di Bolzano Tab. 2.2.21.6

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 22 Brennero - Modena	116,4	16.512	192,2
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 38 dello Stelvio	100,0	13.468	134,7
2. 49 della Pusteria	71,1	5.804	41;2
3. 12 dell'Abetone e del Brennero	35,0	10.807	37,8
4. 40 del Passo di Resia	31,3	4.830	15,1
5. 44 del Passo di Giovo	20,5	5.374	11,0
6. 41 di Val Monastero	12,0	2.442	2,9
7. 51 di Alemagna	15,6	1.692	2,6
8. 44 bis Passo del Rombo	29,5	655 (2)	1,9 (2)

(1) = dati 1980

(2) = dato 1975

Regione: TRENTINO - ALTRO ADIGE, provincia di Trento Tab. 2.2.21.7

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Estesa nel territorio regionale (Km)	TGM_{tot}	Momento di traffico veic·Km·10^4
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 22 Brennero - Modena	70,1	18.853	132,2
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 12 dell'Abetone e del Brennero	75,1	13.648 (2)	102,5 (2)
2. 47 della Valsugana	57,1	11.586	66,2
3. 48 delle Dolomiti	76,3	5.216	39,8
4. 45 bis Gardesana Occidentale	43,1	6.487	28,0
5. 43 della Val di Non	30,7	6.760	20,7
6. 42 del Tonale e della Mendola	41,4	3.070	12,7

(1) = dati 1980

(2) = dato 1975

Regione: VENETO Tab. 2.2.21.8

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 4 Torino - Trieste	200,5	28.739	576,3
2. A 13 Bologna - Padova	79,6	14.656	116,7
3. A 22 Brennero - Modena	60,1	11.013	66,2
4. A 27 Mestre - Vittorio Veneto	58,9	4.022	23,7
5. A 31 Vicenza - Piovene	36,4	4.862	17,7
6. A 28 Portogruaro - Pordenone	8,9	5.389	4,8
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 13 Pontebbana	63,3	20.759	131,4
2. 309 Romea	71,0	11.530	81,9
3. 16 Adriatica	69,5	11.503	80,0
4. 245 Castellana	50,1	14.487	72,6
5. 307 del Santo	50,9	13.703	69,8
6. 47 della Valsugana	36,7	15.513	56,9
7. 51 di Alemagna	74,3	6.485	48,2
8. 50 del Grappa e del Passo Rolle	46,1	9.769	45,0
9. 10 Padana Inferiore	28,5	13.218	37,7
10. 499 Rodigina	45,0	6.282	28,2
11. 434 Legnaghese	32,0	8.175	26,2
12. 12 dell'Abetone é del Brennero	41,6	6.105	25,4
13. 443 di Adria	22,0	8.577	18,9
14. 348 Feltrina	20,7	6.941	14,4
15. 48 delle Dolomiti	45,5	1.507	6,9
16. 50 bis del Grappa e del Passo Rolle	13,3	4.069	5,4
17. 251 della Val di Zoldo e Val Cellina	3,4	1.763	0,6

(1) = dati 1980

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA Tab. 2.2.21.9

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI			
1. A 4 Torino - Trieste	59,0	13.435	79,2
2. A 23 Palmanova - Udine - Carnia	62,2	10.745	66,8
3. A 28 Portogruaro - Pordenone	26,4	5.725	7,2
Villesse - Gorizia - S. Andrea	17,1	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 13 Pontebbana	165,5	13.411	222,0
2. 56 di Gorizia	37,8	13.473	50,9
3. 464 di Spilimbergo	44,9	8.147	36,5
4. 251 della Val di Zoldo e Val Cellina	71,4	3.207	22,9
5. 54 del Friuli (da Udine a Stupizza)	34,1	6.573	22,4
6. 352 di Grado	26,1	8.057	21,0
7. 252 di Palmanova	25,4	6.083	15,4
8. 52 bis Carnica	32,9	3.437	11,3
9. 52 Carnica	12,0	8.493	10,2
10. 54 del Friuli (da Predil a Ratece)	23,3	820	1,9
11. 351 di Cervignano	3,9	3.542	1,4
12. 14 racc. della Venezia Giulia	2,0	5.579	1,1

(1) = dati 1980.

Regione : LIGURIA Tab. 2.2.21.10

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 10 Ponte S. Luigi - Genova	158,7	19.893	315,7
2. A 12 Genova - Pisa - Livorno	108,5	20.010	217,1
3. A 7 Milano - Genova	40,3	21.196	85,4
4. A 6 Torino - Savona	40,0	10.751	43,0
5. A 26 Genova Voltri - Alessandria	26,7	15.636	41,8
6. A 15 Parma - Cisa - La Spezia	2,5	10.496	2,6
Fornola - La Spezia	6,9	*	*
Traforo Bargagli - Ferriere	4,2	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 1 Via Aurelia	308,4	16.564	510,8
2. 45 di Val Trebbia	61,7	3.696	22,8
3. 29 del Colle di Cadibona	28,0	5.260(2)	14,7(2)
4. 330 di Bonviaggio	10,7	11.509	12,3
5. 28 del Colle di Nava	46,0	2.498	11,5
6. 20 del Colle di Tenda e di Valle Roja	17,1	2.108	3,6
449 di Diano Marina	3,8	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975

Regione : EMILIA - ROMAGNA Tab. 2.2.21.11

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 1 Milano - Roma	186,2	33.218	618,6
2. A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,6	23.443	287,4
3. A 13 Bologna - Padova	47,7	14.438	68,9
4. A 15 Parma - Cisa - La Spezia	56,2	10.495	58,9
5. A 21 Torino - Piacenza - Brescia	50,6	10.421	52,7
6. A 22 Brennero - Modena	29,7	16.099	47,8
7. A 14 dir. diramazione di Ravenna	29,8	6.378	19,0
8. Raccordo di Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	1.022(2)	5,1(2)
9. A 21 dir per Fiorenzuola d'Arda	12,0	2.397	2,9
Raccordo Tangenziale Nord - Bologna	23,7	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 9 Via Emilia	263,0	18.901	495,9
2. 16 Adriatica	154,0	16.529	254,4
3. 309 Romea	55,7	11.384	63,4
4. 67 Tosco Romagnola	90,1	6.552	59,0
5. S.G.C. E 45	90,1	5.513	51,1
6. 64 Porrettana	68,4	6.681(2)	45,7(2)
7. 63 del Valico del Cerreto	72,0	5.855(2)	42,2(2)
8. 45 di Val Trebbia	79,4	3.832(2)	30,4(2)
9. 343 Asolana	23,2	12.274	28,5
10. 468 di Correggio	38,5	6.467(2)	24,9(2)
11. 12 dell'Abetone e del Brennero	90,8	2.625	23,8
12. 72 di San Marino	10,7	11.905	12,7

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975

Regione: TOSCANA — Tab. 2.2.21.12

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 1 Milano - Roma	176,3	25.683	452,7
2. A 11 Firenze - Lucca - Pisa Nord	81,7	24.125	197,1
3. A 12 Genova - Livorno	64,4	13.428	86,5
4. Raccordo Siena - Firenze	56,4	13.808 (2)	77,8 (2)
5. A 15 Parma - Cisa - La Spezia	42,3	10.495	44,4
6. A 11/12 Lucca - Viareggio	20,8	15.821	32,9
7. Raccordo Arezzo - Battifolle	10,6	11.938 (3)	12,7 (3)
8. Raccordo Bettolle - Perugia	19,1	4.044 (3)	7,7 (3)
9. Raccordo di Pistoia	7,8	6,984 (3)	5,5 (3)
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 1 Via Aurelia	266,0	15.777	419,6
2. 445 della Garfagnana	71,2	8.281	58,9
3. 439 Sarzanese Valdera	143,7	3.913	55,1
4. 67 Tosco Romagnola	58,6	7.243	42,4
5. 68 di Val Cecina	71,5	5.792	41,4
6. 12 dell'Abetone e del Brennero	77,2	4.298	39,3
7. 2 Via Cassia	83,9	2.921	24,5
8. 63 del Valico del Cerreto	35,7	3.853 (3)	13,8 (3)
9. 12 radd. dell'Abetone	12,5	8.626	10,8
10. 64 Porrettana	31,1	2.697	8,4
11. S.G.C. E 45	32,8	2.442 (3)	7,7 (3)
12. 326 di Rapolano	22,7	3.055	6,09

(1) = dati 1980; (2) = dato 1977; (3) = dato 1975.

Regione: UMBRIA — Tab. 2.2.21.13

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 1 Milano - Roma	55,8	19.236	107,4
2. Raccordo Bettolle - Perugia	41,0	1.755 (2)	7,2 (2)
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. S.G.C. E 45	160,8	10.994	169,5
2. 3 Via Flaminia	116,2	8.515 (2)	99,0 (2)
3. 75 Centrale Umbra	25,5	18.407	46,9
4. 219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	4.234	19,0
5. 77 della Val di Chienti	26,0	4.253	11,1
6. 318 di Valfabbrica	28,8	3.849	11,1
7. 452 della Contessa	12,0	2.506	3,0
8. 209 Valnerina	9,8	2.216	2,2
9. 320 di Cascia	10,8	1.236	1,3
10. 396 di Norcia	6,3	1.474	0,9

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975

Regione: MARCHE

	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	167,1	14.428	241,0
Racc. Tolentino - Civitanova	34,8	*	*

Tab. 2.2.21.14

segue MARCHE	Km	TGM	Mt
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 16 Adriatica	168,4	19.876	334,8
2. 76 di Val d'Esino	78,1	7.712	60,2
3. 4 Via Salaria	68,9	6.768	46,6
4. 3 Via Flaminia	65,2	5.694	36,8
5. 77 della Val di Chienti	44,7	7.338	32,8

(1) = dati 1980

Regione: LAZIO	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. Grande Raccordo Anulare	68,2	62.872	428,8
2. A 2 Roma - Napoli	122,6	27.716	339,8
3. A 1 Milano - Roma	79,5	29.406	233,7
4. A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	64,0	10.111	64,7
5. A 12 Roma - Civitavecchia	65,5	7.348	48,0
6. Raccordo Roma - A 12	14,3	32.665 (2)	46,7 (2)
7. Diramazione per Fiumicino	4,2	24.361 (3)	10,2 (3)
8. A 25 Torano - Pescara	2,7	5.760	1,5
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 148 Pontina (G.R.A. Terracina)	102,0	20.013	204,2
2. 4 Via Salaria	162,4	12.094	196,4
3. 1 Via Aurelia (G.R.A. - confine con la Toscana)	112,6	11.661	131,3

Tab. 2.2.21.15

segue LAZIO	Km	TGM	Mt
4. 148 Pontina (Roma - G.R.A.)	12,7	76.071 (3)	95,8 (3)
5. 2 Via Cassia	117,6	6.300	74,1
6. 1 Via Aurelia (Roma - G.R.A.)	10,4	67.417	69,8
7. 7 Via Appia (Roma - Fiumicino)	15,7	44.432 (3)	69,8 (3)
8. 156 dei Monti Lepini	55,8	9.163	51,1
9. 7 Via Appia (Terracina - confine con la Campania	53,0	7.644 (3)	40,5 (3)
10. 214 Maria e Isola Casameri	22,2	16.426	36,5
11. 627 della Vandra	46,7	7.269	33,9
12. 630 Ausonia	34,8	8.515 (3)	29,6 (3)
13. 82 della Valle del Liri	14,3	15.964	22,9
14. 509 di Forca d'Acero	19,2	7.265	13,9
15. 7 dir./b Via Appia	5,5	20.123	11,1
3 bis Via Cassia bis	13,5	*	*
S.G.C. E 45	5,0	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1977; (3) = dato 1975

Regione: ABRUZZI	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	141,9	12.762	181,1
2. A 25 Torano - Pescara	112,2	5.760	65,0
3. A 24 Roma - L'Aquila - Assergi	60,9	6.550	39,9
Raccordo Pescara A 25	20,0	*	*

segue ABRUZZI Tab. 2.2.21.16

	Km	TGM	Mt
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 16 Adriatica	132,8	10.783	143,2
2. 17 dell'Appennino Abruzzese	153,9	3.746	56,6
3. 80 del Gran Sasso d'Italia	22,1	15.352	33,9
4. 82 della Valle del Liri	47,8	2.262	10,8

(1) = dati 1980

Regione MOLISE	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 14 Bologna - Ancona - Bari Taranto	36,1	7.359	26,6
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 87 Sannitica	29,0	8.510	24,6
2. 85 Venafrana	35,1	6.381	22,4
3. 16 Adriatica	35,3	6.304	22,2
4. 17 dell'Appennino Abruzzese	61,0	3.223(2)	19,7(2)
5. 645 Fondo Valle del Tappino	29,8	2.869	11,5
6. 627 della Vandra	30,6	1.031	3,2
7. 212 della Val Fortore	21,8	1.168(2)	2,6(2)

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975

Tab. 2.2.21.17

Regione : CAMPANIA	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 2 Roma - Napoli	79,4	30.841	246,6
2. A 3 Napoli - Salerno	51,6	33.910	175,0
3. A 3 Salerno - Reccio Calabria	119,5	12.175(2)	145,5(2)
4. Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,2	61.642	124,5
5. A 16 Napoli - Avellino - Canosa	115,2	9.271	106,8
6. A 30 Caserta - Nola - Benevento	55,3	12.960	71,7
7. Raccordo Salerno - Avellino	30,4	15.560(3)	47,4(3)
8. Raccordo di Benevento	12,7	5.881(3)	7,5(3)
9. Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,6	4.322(2)	6,3(2)
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (3)			
1. 7 Via Appia (Caserta - S.S. 90 bis)	42,4	21.604	91,7
2. 18 Tirrena Inferiore	147,3	5.728	84,4
3. 88 dei Due Principati	66,5	9.391	62,4
4. 7 Via Appia (Confine con il Lazio-variante Caserta/Capua)	43,9	11.010	48,3
5. 166 degli Alburni	67,2	5.822	39,1
6. 7 quater Domiziana	38,8	8.491	32,9
7. 268 del Vesuvio	25,8	11.812	30,5
8. 90 bis delle Puglie	45,0	6.071(2)	27,3(2)
9. 212 della Val Fortore	58,5	3.005	14,9
10. 90 delle Puglie	10,6	4.755	5,0
11. 85 Venafrana	8,0	3.167	2,5
12. 87 Sannitica	17,7	911(2)	1,6(2)

(1) = dati 1980; (2) = dati 1977; (3) = dati 1975.

Tab. 2.2.21.18

Regione : PUGLIA	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	283,9	7.287	206,9
2. A 16 Napoli - Canosa	57,1	4.940	28,2
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 16 Adriatica (Confine con Molise-Fasano)	297,9	10.261 (2)	305,7 (2)
2. 89 Garganica	137,2	3.712	60,9
3. 613 Brindisi - Lecce	34,1	14.874	50,7
4. 96 Barese	65,9	7.477	49,3
5. 106 Jonica	39,5	11.514	45,5
6. 7 Via Appia	49,1	7.845	35,7
7. 16 Adriatica (Lecce - Otranto)	47,5	6.198	29,4
8. 101 Salentina di Gallipoli	37,8	7.458	28,2
9. 275 di S. Maria di Leuca	38,9	6.561	25,5
10. 379 Egnazia	52,2	4.415 (2)	23,0 (2)
11. 17 dell'Appennino Abruzzese	62,6	2.439	15,3
12. 90 delle Puglie	37,9	2.868	10,9
13. 106 dir. Jonica	6,8	7.550	5,1

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975.

Tab. 2.2.21.19

Regione : BASILICATA	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria	29,2	7.417	21,7
2. Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,2	4.322	13,5
Raccordo A 3 - Brienza	13,2	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (2)			
1. 407 Basentana	109,3	5.352	58,5
2. 106 Jonica	37,0	7.719 (3)	28,6 (3)
3. 585 Fondo Valle del Noce	32,3	7.172	23,1
4. 96 Barese	55,8	2.149	12,0
5. 18 Tirrena Inferiore	23,1	4.681 (3)	10,8 (3)
6. 95 di Brienza	30,0	2.891	8,7
7. 103 di Val d'Agri	11,0	3.498 (3)	3,8 (3)
8. 7 Via Appia	20,6	1.711	3,5
9. 481 della Valle del Ferro	14,3	742	1,1
10. 92 dell'Appennino Meridionale	7,5	1.345	1,0

(1) = 1977; (2) = dati 1980; (3) = dato 1975.

Tab. 2.2.21.20

Regione : CALABRIA	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria	294,7	13.061	384,9
Raccordo di Reggio Calabria	5,5	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 106 Jonica	415,2	8.053	334,3
2. 18 Tirrena Inferiore	291,5	8.106	236,3
3. 280 dei Due Mari	35,3	15.446	54,5
4. 281 del Passo dei Liminai	58,1	3.003 (2)	17,4 (2)
5. 19 delle Calabrie	5,9	20.042	11,8
6. 481 della Valle del Ferro	34,3	1.068	3,7
7. 534 di Gammarota	12,2	2.357	2,9
S.G.C. Paola - Crotone	181,3	*	*

(1) = dati 1980 ; (2) = dati 1975.

Regione : SICILIA	Km	TGM	Mt
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI (1)			
1. A 19 Palermo - Catania Sud	193,8	8.952	173,5
2. A 18 Messina - Catania	86,6	13.005	112,6
3. A 29 Palermo - Mazara del Vallo	119,0	8.890	105,8
4. A 20 Messina - Rocca di Caprileone	97,7	7.152	69,9
5. A 29 dir. Alcamo - Trapani	47,4	4.212	20,0
6. A 20 Buonfornello - Cefalù	16,8	1.903	3,2

Tab. 2.2.21.21

segue SICILIA	Km	TGM	Mt
A 18 dir. Catania Nord - Centro	3,7	*	*
Enna - Caltanissetta	9,0	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 114 Orientale Sicula	155,8	14.949 (2)	232,9 (2)
2. 115 Sud Occidentale Sicula (Trapani - Mazara del Vallo)	335,5	6.935	232,7
3. 640 di Porto Empedocle	66,0	7.778	51,3
4. 115 Sud Occidentale Sicula (Trapani - Mazara del Vallo)	49,2	7.953	39,2
5. 121 Catanese	50,8	7.274	37,0
6. 189 della Valle dei Platani	68,5	5.050	34,6
7. 417 bis Centrale Sicula	70,2	4.579	32,1
8. 194 Ragusana	46,1	5.988	27,6
9. 117 bis Centrale Sicula	46,1	5.530	25,5
10. 193 di Augusta	9,6	18.155 (2)	17,3 (2)
11. 117 Centrale Sicula	70,2	1.458	10,2
12 122 bis Agrigentina	3,3	2.428	0,8
514 di Chiaromonte	66,0	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975.

Tab. 2.2.21.22

Regione : SARDEGNA	Km	TGM	Mt
I) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
1. 131 Carlo Felice	229,2	8.278(2)	189,9(2)
2. 195 Sulcitana	97,5	7.603(2)	74,1(2)
3. 130 Iglesiente	53,0	12.541(2)	66,5(2)
4. 125 Orientale Sarda (Siniscola - Palau)	94,4	6.339	59,8
5. 125 Orientale Sarda (Cagliari - Tortolì)	139,7	2.583	36,1
6. 126 Sud Occidentale Sarda	30,1	6.947	20,9
7. 291 della Nurra	32,5	4.712(2)	15,3(2)
8. 133 bis di Palau	17,4	8.552	14,9
9. 389 di Buddusò e Correboi	78,1	1.666	13,0
10. 597 di Logudoro	42,0	2.671(2)	11,2(2)
11. 199 di Monti	35,5	1.658(2)	5,9(2)
12. 198 di Seui e Lanusei	22,5	1.869	4,2
13. 127 Settentrionale Sarda	14,9	2.384	3,6
14. 133 di Palau	5,5	1.583	0,9
15. 391 di Elmas	1,0	5.540(2)	0,5(2)
131 dir./centr. Nuorese	107,0	*	*

(1) = dati 1980; (2) = dato 1975.

2.3 La incidentalità

Il miglioramento della sicurezza della circolazione lungo l'intera estesa della viabilità italiana costituisce un obiettivo di particolare significato sociale oltre che di notevole risalto economico.

Si tratta di un caso tipico di divergenza tra i costi contabilizzati dal sistema produttivo e i costi privati e sociali: in termini fisici la collettività paga annualmente un pedaggio alla circolazione stradale di quasi 10.000 morti e oltre 200.000 feriti, parte dei quali resi permanentemente inabili o mutilati.

La rete della viabilità di grande comunicazione costituisce un elemento di particolare rilievo nel determinare i costi complessivi connessi alla incidentalità; quasi i tre quarti degli incidenti annualmente censiti sulla viabilità extraurbana si concentrano difatti sul complesso di strade classificate con il D.M. 2474 del 20/7/83 arterie di grande comunicazione.

In serie storica evolutiva il fenomeno della incidentalità sulle strade italiane non dimostra attualmente una linea di tendenza precisa; dopo anni di miglioramento statistico delle condizioni di sicurezza nella circolazione si sta manifestando una certa stazionarietà dei dati, con qualche spunto verso un trend di accrescimento della situazione di rischio potenziale.

Sembra quindi non soltanto corretto, ma addirittura doveroso, collocare ai primissimi posti di selezione e di indirizzo della spesa impegnata nel Piano Decennale l'obiettivo di attenuare le situazioni di pericolo sulla rete di grande comunicazione, verificando per ogni singola direttrice la maggiore o minore condizione di rischio statistico per il traffico di transito.

Al fine di garantire una adeguata stabilità al dato statistico emergente, e quindi scevera re l'apporto di incidenti anche gravi ma sostanzialmente occasionali rispetto al livello strutturale di servizio della singola strada, si sono considerati quali significativi per il problema in questione i rilevamenti ISTAT mediati sugli ultimi 10 anni di analisi della sinistrosità.

Inoltre, nello spirito informatore di proposizione dei principali indicatori generali di redditività, si è ritenuto opportuno estendere anche spazialmente il dato statistico, diffondendo la incidentalità nei tratti elementari di rete disaggregati su base regionale.

I dati utilizzati si riferiscono ad autostrade e strade statali, e vengono desunti dalla pubblicazione ufficiale dell'ISTAT, limitandosi la elaborazione unicamente alla media dei 10 anni e alla diffusione dei dati per tratti di rete di grande comunicazione.

Nella tabella 2.3.1 si sono raccolti per ogni direttrice i dati medi relativi sia agli incidenti per Km di strada sia ai morti per Km sia ai feriti per Km. I dati vengono messi in relazione anche con il traffico giornaliero medio, per poter valutare l'effettiva soglia di pericolosità in rapporto alla

entità dell'utenza.

Più specifici e finalizzati sono invece i dati contenuti nelle Tabb. 2.3.2 dove l'elaborazione si riferisce alla consueta disaggregazione su base regionale. Le statistiche sono questa volta specifiche al solo anno 1982 e suddividono le arterie per tronchi regionali omogenei, ripetendosi per il resto lo schema della precedente tabella 2.3.1.

Vengono indicati gli incidenti, i morti, i feriti, in rapporto ad ogni Km di estesa, calcolando l'entità nei riguardi del traffico giornaliero medio complessivo. Si è in particolare adottato il valore di traffico del 1980 per tutta la rete, rapportando l'indicatore ad ogni milione di veicoli transitati: gli indicatori di pericolo risultano di conseguenza tanto più elevati in termini numerici quanta più incidentalità manifesta la singola arteria.

Per rendere in forma univoca il dato della incidentalità si sono poi condotte ulteriori elaborazioni al fine di ottenere un indicatore di riferimento che traduca numericamente e contemporaneamente, con diverso peso relativo, sia gli incidenti sia i morti sia i feriti.

Tale parametro di incidentalità equivalente viene ottenuto attribuendo, su base di calcolo in termini di costo economico e sociale dei sinistri, un peso pari a 20 incidenti ad ogni ferito e pari a 150 incidenti con soli danni a cose per ogni morto.

L'acquisizione di tali indici di ponderazione della sinistrosità tiene pertanto conto delle voci correnti di valutazione dei costi di incidentalità, e quindi considera le perdite di produzione futura di beni e servizi per decessi o per invalidità, le spese di spedalizzazione e medicazione, i danni ai veicoli, il costo istituzionale dell'assicurazione, nonchè gli interventi degli organi di rilevazione e giudiziari. Il tutto con riferimento ad un calcolo di utilità economica per la collettività nazionale, senza ricondurre esplicitamente la vita umana nella categoria dei beni economici il cui prezzo si determini con motivazioni di puro mercato.

Nella Tab. 2.3.3 sono quindi indicati gli incidenti equivalenti per ogni Km di rete, rapportando la sinistrosità al traffico in modo da esprimere direttamente il valore di incidente equivalente per ogni milione di veicoli transitati.

Nella Tab. 2.3.4 i dati generali della Tab. 2.3.3 vengono presentati con disaggregazione per regione, distinguendo tra strade statali e autostrade sempre in riferimento alla rete classificata e con unità di misura rapportata al milione di veicoli in transito.

Sempre sulla scorta della incidentalità equivalente e ponderata si sono poi elaborate le Tab. 2.3.5 ordinando su scala regionale le arterie classificate di grande comunicazione secondo l'indice di pericolosità statistica. A maggior chiarezza della specifica situazione di sinistrosità di ogni direttrice considerata si sono riportate per raffronto le medie regionali, in modo da evidenziare anche in termini relativi le indicazioni di priorità e di maggior reddituualità potenziale connesse agli interventi del Piano Decennale.

Si è inoltre sviluppata una elaborazione statistica completa riportando lo scarto, assoluto e percentuale, di ogni direttrice rispetto ai valori medi regionali pertinenti partitamente ad autostrade e strade statali. E' importante sottolineare come esistano notevoli differenza di valore di pericolosità non soltanto tra le diverse direttrici della medesima regione, ma anche tra i valori medi su scala regionale.

Nei grafici D allegati, per semplificare la lettura di una gamma indubbiamente ponderosa di dati statistici, si è rappresentata su base regionale la pericolosità della rete di grande comunicazione, adottando in analogia al criterio rappresentativo seguito per i volumi di traffico una ripartizione delle singole direttrici in tre classi di incidentalità, desunte sempre dal dato raffrontato al volume di traffico e specifico al Km di strada.

L'analisi dell'indicatore statistico di pertinenza alla sicurezza della circolazione costituirà, anche nel prosieguo del lavoro di Piano, un riferimento costante per la fase di scelta degli investimenti e di finalizzazione della spesa verso un contenimento del costo e delle diseconomie sociali derivanti dagli incidenti stradali.

Incidentalità assoluta nazionale — Tab. 2.3.1

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10^3	TGM/morti per Km .10^3	TGM/feriti per Km .10^3
I) AUTOSTRADE E RACCORDI AUTOSTRADALI							
A 1 Milano - Roma	553,5	5,93	0,22	3,35	3,9	104,8	6,9
A 2 Roma - Napoli	202,0	6,10	0,24	4,03	3,6	90,5	5,4
A 3 Napoli - Reggio Calabria	495,0	7,16	0,13	3,66	1,8	101,4	3,6
A 4 Torino - Milano - Trieste	516,1	4,43	0,19	2,66	4,6	107,0	7,7
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6	0,30	0,03	0,29	20,2	202,3	20,9
A 5 Torino - Aosta	100,0	2,41	0,11	1,41	4,2	91,1	7,1
A 6 Torino - Savona	132,3	1,09	0,11	1,02	7,6	75,5	8,1
A 7 Milano - Serravalle - Genova	134,5	6,84	0,23	2,71	3,5	103,1	8,8
A 8 Milano - Varese (compreso A 8 dir. e A 9)	49,0	3,68	0,08	1,86	4,0	439,7	8,8
A 8 dir. Gallarate - Sesto Calende (solo '82)	11,0	1,92	-	1,46	13,7	-	18,0
A 9 Lainate - Como - Chiasso (solo '82)	28,3	4,58	0,04	1,94	5,7	656,8	13,5
A 10 Ventimiglia - Genova (escluso '82)	158,7	5,61	0,08	2,41	2,1	148,2	4,9
A 11 Firenze - Pisa Nord	81,7	4,87	0,12	3,00	3,9	160,0	6,4
A 11/12 Lucca - Viareggio	26,2	0,26	0,01	0,13	46,1	1.198,1	92,2
A 12 Genova - Livorno - Roma	241,3	4,22	0,10	1,95	2,6	111,1	5,7
A 13 Bologna - Padova	127,3	1,91	0,10	1,32	5,0	95,3	7,2
A 14 Bologna - Bari - Taranto (media '75 - '82)	752,1	2,20	0,07	1,33	5,0	156,1	8,2
A 14 dir. diram. Ravenna	29,3	0,72	0,05	0,46	5,4	77,8	8,5
A 15 Parma - La Spezia (media '75 - '82)	101,0	2,24	0,07	1,07	2,8	90,2	5,9
A 16 Napoli - Canosa (media '76 - '82)	172,3	1,47	0,05	0,69	4,8	140,9	10,2
A 18 Messina - Catania	76,8	2,65	0,10	1,46	3,4	89,3	6,1

Incidentalità assoluta nazionale — Tab. 2.3.1 a

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10^3	TGM/morti per Km .10^3	TGM/feriti per Km .10^3
A 19 Palermo - Catania (media '75 - '80)	193,8	0,90	0,07	0,76	10,4	133,5	12,3
A 20 Messina - Palermo (media '78 - '82)	114,6	1,83	0,06	1,12	3,4	105,0	5,6
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	253,1	1,49	0,10	0,95	6,7	99,8	10,5
A 21 dir. diram. Fiorenzuola	12,0	•	•	•	•	•	•
A 22 Brennero - Modena	314,0	2,42	0,11	1,28	4,8	106,4	9,1
A 23 Palmanova - Tarvisio	62,2	2,32	0,06	0,85	3,9	148,7	10,5
A 24 Roma - l'Aquila (media '79 - '82)	124,9	2,46	0,05	1,18	2,8	139,2	5,9
A 25 Torano - Pescara (media '79 - '82)	114,9	0,74	0,03	0,40	4,1	100,3	7,5
A 26 Genova - Alessandria (media '78 - '82)	133,0	2,76	0,10	1,41	•	•	•
A 26/7 diram. Predosa (solo '82)	17,0	4,47	0,29	2,06	•	•	•
A 27 Mestre - Vittorio Veneto	59,1	1,04	0,04	0,59	4,4	110,1	7,8
A 28 Portogruaro - Pordenone	21,1	0,66	0,04	0,57	7,1	116,3	8,2
A 29 Palermo - Mazara del Vallo	113,3	0,80	0,07	1,10	11,9	135,7	8,6
A 29 dir. Alcamo - Trapani (media '80 - '82)	35,0	0,40	0,01	0,41	•	•	•
A 30 Caserta - Nola - Salerno (media '76 - '82)	55,3	1,61	0,05	0,57	5,8	185,2	16,2
A 31 Vicenza - Rocchette (media '76 - '82)	36,4	0,25	0,01	0,25	14,6	365,6	16,6
Tangenziale Ovest di Milano	31,5	6,25	0,17	2,97	4,5	166,7	9,5
Tangenziale Est di Milano (media '75 - '82)	24,0	5,09	0,14	2,78	8,2	297,1	15,0
Sistema tangenziale di Torino (media '78 - '81)	57,2	1,71	0,10	1,28	8,2	140,7	11,0
Tangenziale Est - Ovest di Napoli (media '79-'82)	20,2	1,42	0,06	1,10	10,7	254,0	13,9
Grande Raccordo Anulare	71,9	6,05	0,24	5,65	9,8	245,7	10,4
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	0,82	0,02	0,60	•	•	•

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 b

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM / inc. per Km .10^3	TGM / morti per Km .10^3	TGM / feriti per Km .10^3
Raccordo Città di Bologna (media '78 - '82)	23,7	1,63	0,03	1,07	•	•	•
Raccordo Salerno - Avellino	30,4	1,23	0,09	1,40	12,7	172,9	11,1
Raccordo Siena - Firenze	56,4	0,62	0,04	0,59	21,1	327,4	22,2
Raccordo di Reggio Calabria	5,5	•	•	•	•	•	•
Raccordo Scalo S. - Potenza	45,9	•	•	•	•	•	•
Raccordo Bettolle - Perugia (solo '81)	60,1	0,17	-	0,08	•	•	•
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	•	•	•	•	•	•
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	•	•	•	•	•	•
Raccordo Siena - Bettolle (media '73 - '80)	46,2	0,50	0,06	0,53	•	•	•
Raccordo Roma - A 12 - Aeroporto Fiumicino	25,0	1,84	0,08	2,29	•	•	•
Traforo del M. Bianco							
Traforo del Gran S. Bernardo							
Traforo Bargagli - Ferriere							
II) STRADE STATALI							
1 Via Aurelia	697,3	2,11	0,14	2,16	6,9	104,0	6,7
2 Via Cassia	297,6	1,25	0,07	1,37	7,1	129,9	6,4
2 bis Via Cassia bis (solo '77)	0,6	3,17	-	3,17	•	-	•
3 Via Flaminia	283,5	1,24	0,10	1,42	5,8	72,5	5,1
4 Via Salaria	231,2	1,68	0,11	1,74	6,8	104,0	6,6
7 Via Appia	719,0	0,91	0,09	1,18	17,4	175,7	13,4
7 dir./b Via Appia	5,5	0,24	0,02	0,18	92,0	1.104,3	122,7

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 c

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM / inc. per Km .10^3	TGM / morti per Km .10^3	TGM / feriti per Km .10^3
7 quater Domiziana	74,2	2,22	0,22	2,78	3,7	37,6	3,0
9 Via Emilia	329,3	2,06	0,16	2,03	7,9	101,1	8,0
10 Padana Inferiore	373,5	1,38	0,12	1,40	6,8	78,3	6,7
11 Padana Superiore	426,4	1,40	0,13	1,59	14,2	152,8	12,5
12 dell'Abetone e del Brennero	523,6	1,67	0,11	1,47	4,9	73,8	5,5
12 radd. dell'Abetone e del Brennero	12,5	0,64	0,02	0,68	13,7	439,8	12,9
13 Pontebbana	228,8	2,66	0,25	2,36	5,8	61,2	6,5
14 racc. della Venezia Giulia	2,0	0,80	-	0,60	7,0	-	9,3
16 Adriatica	1.000,7	1,81	0,15	1,82	6,3	75,6	6,2
17 dell'Appennino Abruzzese	336,0	0,57	0,05	0,72	5,9	67,2	4,7
18 Tirrenica Inferiore	535,1	0,54	0,05	0,61	13,5	146,2	12,0
19 delle Calabrie	382,0	0,22	0,02	0,27	55,6	611,2	45,3
20 del Colle di Tenda	150,9	0,81	0,09	0,95	13,4	120,7	11,4
21 della Maddalena	59,7	0,36	0,02	0,45	5,9	106,7	4,7
24 del Monginevro	96,1	0,59	0,06	0,65	1,8	17,5	1,6
25 del Moncenisio	70,1	0,99	0,09	0,97	2,9	31,7	2,9
26 della Valle d'Aosta	156,3	1,57	0,12	1,36	2,3	29,7	2,6
26 dir. della Valle d'Aosta	10,5	1,35	0,03	1,06	2,5	111,3	3,2
27 del Gran S. Bernardo	33,9	1,09	0,04	0,87	3,1	83,3	3,8
28 del Colle di Nava	140,9	0,67	0,06	0,77	5,7	63,7	5,0
29 del Colle di Cadibona	154,4	0,53	0,05	0,69	18,7	197,9	14,3
30 di Val Bormida	68,9	1,23	0,10	1,15	8,4	102,7	8,9
31 bis del Monferrato	42,4	0,57	0,09	0,76	15,3	97,1	11,5

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 d

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10^3	TGM/morti per Km .10^3	TGM/feriti per Km .10^3
32 Ticinese	32,6	1,27	0,22	1,38	7,9	45,8	7,3
32 dir. Ticinese	•	•	•	•	•	•	•
33 del Sempione	144,4	1,17	0,09	1,19	9,7	125,6	9,5
34 del Lago Maggiore	39,3	0,97	0,09	1,03	15,1	194,4	17,0
35 dei Giovi	172,1	1,16	0,07	1,08	28,7	476,3	30,9
35 bis dei Giovi	22,7	1,62	0,17	1,76	7,6	72,0	7,0
36 del Lago di Como	149,5	1,60	0,08	1,43	9,1	181,5	10,2
37 del Maloja	10,0	0,67	0,07	0,54	3,3	31,4	4,1
38 dello Stelvio	224,3	2,13	0,12	1,77	3,5	61,8	4,2
38 dir./a dello Stelvio	1,7	0,35	0,06	0,53	9,1	53,1	6,0
38 dir./b dello Stelvio	0,2	0,50	-	0,50	1,1	-	1,1
39 del Passo di Aprica	29,1	0,33	0,02	0,36	9,3	153,8	8,5
40 del Passo di Resia	31,3	0,84	0,03	0,75	3,6	101,6	4,1
41 di Val Monastero	12,0	0,58	0,03	0,52	2,6	50,2	2,9
42 del Tonale	242,1	1,12	0,09	0,96	9,7	121,0	11,3
43 della Val di Non	30,7	1,60	0,04	1,32	3,7	149,2	4,5
44 del Passo di Giovo (solo '82)	58,5	0,50	0,05	0,34	8,5	85,0	12,5
44 bis Passo del Rombo	29,5	0,01	-	0,01	65,5	-	65,5
45 di Val di Trebbia	141,2	0,55	0,05	0,59	8,0	88,4	7,5
45 bis Gardesana Occidentale	155,4	1,21	0,09	1,22	7,3	97,7	7,2
47 della Valsugana	131,6	1,79	0,16	1,91	6,3	71,0	6,0
48 delle Dolomiti	182,1	0,71	0,03	0,53	5,2	123,5	7,0
49 della Pusteria	71,1	2,73	0,13	1,80	1,8	36,8	2,7

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 e

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10^3	TGM/morti per Km .10^3	TGM/feriti per Km .10^3
50 del Grappa e del Rolle	116,1	1,45	0,07	1,35	6,3	129,9	6,7
50 bis del Grappa e del Rolle	13,3	0,98	0,05	0,73	3,3	64,8	4,4
51 di Alemagna	134,5	1,51	0,05	1,24	3,2	97,3	3,9
52 Carnica	125,7	0,49	0,05	0,48	16,4	160,3	16,7
52 bis Carnica	32,9	0,39	0,03	0,45	6,8	88,0	5,9
54 del Friuli	57,4	0,37	0,04	0,45	9,2	85,5	7,6
56 di Gorizia	37,8	1,61	0,12	1,46	6,9	92,5	7,6
63 del Valico del Cerreto	137,4	0,74	0,05	0,83	7,3	107,4	6,5
64 Porrettana	142,2	1,08	0,07	1,24	4,4	68,3	3,9
67 Tosco - Romagnola	232,4	1,30	0,06	1,26	4,9	106,7	5,1
68 di Val Cecina	71,5	0,47	0,03	0,54	13,6	212,4	11,8
72 di San Marino	10,7	1,84	0,18	1,73	5,4	54,7	5,7
75 Centrale Umbra	25,5	2,15	0,22	2,49	5,8	56,2	5,0
76 della Val d'Esino	78,1	1,77	0,11	1,76	3,2	50,8	3,2
77 della Val di Chienti	124,3	1,27	0,04	1,22	5,8	183,3	6,0
80 del Gran Sasso	100,1	0,89	0,07	1,04	18,5	235,2	15,8
82 della Valle del Liri	126,8	0,28	0,02	0,39	61,0	853,7	43,8
85 Venafrana	74,4	0,70	0,05	0,81	7,5	105,6	6,5
87 Sannitica	221,2	0,44	0,04	0,64	9,7	106,9	6,7
88 dei Due Principati	102,1	0,53	0,02	0,59	15,6	413,1	14,0
89 Garganica	206,1	0,28	0,03	0,45	18,5	172,8	11,5
90 delle Puglie	81,0	0,24	0,02	0,38	21,7	259,9	13,7
90 bis delle Puglie	45,0	0,41	0,04	0,46	11,8	121,3	10,6

Incidentalità assoluta nazionale · Tab. 2.3.1 f

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10³	TGM/morti per Km .10³	TGM/feriti per Km .10³
92 dell'Appennino Meridionale	184,5	0,06	0,01	0,09	13,2	79,1	8,8
95 di Brienza	47,1	0,04	-	0,05	84,4	-	67,5
96 Barese	121,7	0,63	0,07	0,77	9,6	86,8	7,9
101 Salentina di Gallipoli	37,8	0,41	0,08	0,60	14,4	74,0	9,9
103 di Val d'Agri	171,9	0,66	-	0,06	58,3	-	43,7
106 Jonica	491,8	0,75	0,10	0,87	9,5	71,5	8,2
106 dir. Jonica	6,8	0,37	0,04	0,53	16,0	147,6	11,1
114 Orientale Sicula	155,8	1,20	0,14	1,43	12,8	109,4	10,7
115 Sud Occidentale Sicula	409,2	0,76	0,09	1,10	8,3	69,7	5,7
117 Centrale Sicula	70,2	0,15	0,02	0,22	11,6	86,7	7,9
117 bis Centrale Sicula	92,3	0,18	0,05	0,27	30,1	108,5	20,1
121 Catanese	1253,2	0,24	0,04	0,40	27,8	168,8	16,7
122 bis Agrigentina	15,3	0,56	0,01	0,69	6,4	359,5	5,2
125 Orientale Sarda	354,9	0,38	0,05	0,44	12,4	94,3	10,7
126 Sud-Occidentale Sarda	118,8	0,26	0,04	0,32	17,4	113,2	14,2
127 Settentrionale Sarda	129,2	0,26	0,01	0,41	13,1	340,2	8,3
130 Iglesiente	53,0	0,89	0,13	0,99	13,9	95,0	12,5
131 Carlo Felice	235,0	1,54	0,16	1,65	4,8	46,5	4,5
133 di Palau	48,0	0,14	0,02	0,19	9,5	66,3	7,0
133 bis di Palau	17,4	0,13	0,01	0,16	16,7	217,0	13,6
142 Biellese	54,1	0,87	0,11	1,02	13,3	105,5	11,4
143 Vercellese	32,1	0,74	0,11	0,98	12,7	85,5	9,6
148 Pontina	70,1	3,36	0,31	4,48	10,9	118,4	8,2

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 g

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM/inc. per Km .10³	TGM/morti per Km .10³	TGM/feriti per Km .10³
156 dei Monti Lepini	55,8	1,60	0,18	1,93	7,1	62,8	5,9
166 degli Alburni	67,2	0,07	0,01	0,09	83,2	582,3	64,7
189 della Valle dei Platani	68,5	0,46	0,08	0,75	9,9	57,0	6,1
193 di Augusta	9,6	0,26	0,02	0,38	69,8	907,8	47,8
194 Ragusana	86,6	0,56	0,06	0,90	13,3	123,8	8,3
195 Sulcitana	97,5	0,36	0,05	0,46	21,6	155,5	16,9
198 di Seui e Lanusei	110,3	0,13	0,01	0,14	8,8	113,8	8,1
199 di Monti	52,0	0,19	0,03	0,32	9,9	62,4	5,9
209 Valnerina	88,7	0,33	0,04	0,52	7,9	65,4	5,0
211 della Lomellina	77,7	0,56	0,09	0,53	9,5	59,4	10,1
212 della Val Fortore	104,0	0,14	0,01	0,15	16,8	235,8	15,7
214 Maria e Isola Casamari	22,2	2,09	0,14	2,19	5,9	87,6	5,6
219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	0,54	0,03	0,64	7,0	126,3	5,9
229 del Lago d'Orta	60,5	0,60	0,09	0,61	19,6	130,6	19,3
231 di S. Vittoria	74,8	0,93	0,12	0,93	17,6	136,6	17,6
233 Varesina	72,1	0,76	0,06	0,90	18,6	235,5	15,7
236 Goitese	60,3	1,86	0,17	2,11	6,5	70,9	5,7
245 Castellana	50,1	0,84	0,15	0,93	13,4	74,9	12,1
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	154,9	0,42	0,03	0,50	11,4	159,4	9,6
252 di Palmanova	45,0	0,43	0,09	0,57	14,0	66,9	10,6
268 del Vesuvio	31,9	0,16	0,03	0,14	89,3	476,0	102,0
275 di S. Maria di Leuca	38,9	0,29	0,05	0,51	23,7	137,6	13,5

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 h

	VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM / inc. per Km .10^3	TGM / morti per Km .10^3	TGM / feriti per Km .10^3
280	dei Due Mari	35,3	1,37	0,16	0,96	7,9	67,6	11,3
281	del Passo di Limina	58,1	0,03	0,01	0,04	100,0	300,1	75,0
291	della Nurra	33,8	1,07	0,06	1,39	5,0	88,8	3,8
301	del Foscagno	37,1	0,25	0,01	0,31	10,8	268,9	8,7
307	del Santo	26,4	1,05	0,12	1,28	10,7	93,3	8,8
309	Romea	126,8	1,34	0,19	1,58	7,4	52,2	6,3
318	di Valfabbrica	38,8	0,30	0,01	0,38	12,8	382,6	10,1
320	di Cascia	23,7	0,16	0,02	0,25	6,4	51,2	4,1
326	di Rapolano	55,9	0,47	0,05	0,60	8,3	77,8	6,5
330	di Buonviaggio	10,7	1,65	0,04	1,53	6,5	267,1	7,0
336	dell'Aeroporto della Malpensa	26,6	0,84	0,05	0,83	11,4	190,8	11,5
338	di Mongrando	25,5	0,15	0,02	0,22	30,7	230,7	20,9
340	Regina	52,6	0,47	0,03	0,37	44,2	693,1	56,2
342	Briantea	84,0	1,21	0,11	1,10	31,9	350,3	35,0
343	Asolana	79,0	0,78	0,09	0,90	10,9	94,4	9,4
344	di Porto Ceresio	13,0	0,12	0,02	0,12	109,2	655,4	109,2
348	Feltrina	53,8	1,66	0,18	1,85	4,7	42,9	4,2
351	di Cervignano	24,4	1,43	0,07	1,44	2,4	48,0	2,3
353	di Grado	40,4	1,24	0,13	1,13	6,8	64,3	7,4
379	Egnazia	52,2	1,11	0,15	1,75	4,2	31,1	2,7
389	di Buddusò	179,2	0,13	0,01	0,18	6,1	78,6	4,4
391	di simes	1,0	0,40	-	0,20	13,6	-	27,2
394	del Verbano Orientale	53,0	0,38	0,03	0,38	21,2	268,1	21,2

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 i

	VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	TGM / inc. per Km .10^3	TGM / morti per Km .10^3	TGM / feriti per Km .10^3
396	di Norcia	6,3	0,24	0,02	0,44	3,9	46,6	2,1
407	Basentana	109,3	0,41	0,05	0,54	8,4	69,0	6,4
415	Paullese	71,8	3,01	0,25	3,33	7,3	86,1	6,6
417	di Caltagirone	70,2	0,40	0,06	0,51	9,7	64,7	7,6
419	della Serra	15,8	0,05.	0,01	0,06	•	•	•
434	Legnaghese	32,0	0,77	0,13	0,94	11,9	70,6	9,8
439	Sarzanese Valdera	175,2	0,80	0,04	0,78	6,8	135,6	7,0
443	di Adria	22,0	2,08	0,19	2,15	4,0	44,2	3,9
445	della Garfagnana	71,2	0,32	0,01	0,33	20,3	650,0	19,7
449	di Diano Marina	3,8	0,05	-	0,13	•	•	•
452	della Contessa	12,0	0,29	-	0,37	6,4	-	5,0
456	del Turchino	106,2	0,76	0,05	0,77	5,1	77,2	5,0
464	di Spilimbergo	44,9	1,08	0,11	1,24	6,2	60,4	5,4
468	di Correggio	85,6	0,42	0,07	0,49	15,4	92,4	13,2
481	della Valle del Ferro	48,6	0,02	-	0,02	42,9	-	42,9
494	Vigevanese	89,9	1,14	0,09	1,14	9,9	125,4	9,9
499	Rodigina	45,0	1,70	0,13	1,80	3,7	48,3	3,5
509	di Forca d'Acero	61,9	0,17	0,01	0,28	35,4	601,8	21,5
510	Sebina Orientale	48,8	2,38	0,22	2,71	4,7	50,8	4,1
514	di Chiaromonte	35,5	0,29	0,05	0,50	•	•	•
534	di Cammarota	29,8	0,03	-	0,06	80,0	-	40,0
564	di Monregalese	21,7	1,47	0,15	1,71	7,2	70,8	6,2
585	Fondo Valle del Noce	30,2	0,61	0,07	0,74	6,2	53,7	5,1

Incidentalità assoluta nazionale Tab. 2.3.1 1

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{TGM}{inc. per Km} \cdot 10^3$	$\frac{TGM}{morti per Km} \cdot 10^3$	$\frac{TGM}{feriti per Km} \cdot 10^3$
589 dei Laghi di Avigliana	90,6	0,85	0,12	1,03	13,1	93,0	10,8
591 Cremasca	66,6	0,62	0,06	0,75	7,4	76,7	6,1
596/dir. dei Cairoli	19,9	0,05	0,01	0,07	83,7	418,4	59,8
597 di Logudoro	42,0	0,39	0,04	0,53	7,4	71,8	5,4
613 Brindisi - Lecce	34,1	0,50	0,04	0,72	16,2	202,5	11,3
627 della Vandra	77,3	0,18	0,01	0,20	19,3	347,1	17,4
630 Ausonia	34,8	0,81	0,09	0,97	10,5	94,6	8,8
640 di Porto Empedocle	66,0	0,45	0,09	0,67	*	*	*
645 Fondo Valle del Tappino	29,8	0,16	0,01	0,29	*	*	*
S.G.C. E/45 (S.S. 3 bis)	202,3	0,66	0,16	0,81	10,5	43,2	8,5

Regione : PIEMONTE

Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 1

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{inc. per Km}{TGM} \cdot 10^6$	$\frac{morti per Km}{TGM} \cdot 10^6$	$\frac{feriti per Km}{TGM} \cdot 10^6$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 4 Torino - Trieste	99,2	3,83	0,17	2,24	149,0	6,6	87,1
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6	0,09	-	0,25	11,5	-	32,0
A 5 Torino - Monte Bianco	56,4	2,09	0,07	1,53	197,6	6,7	145,4
A 6 Torino - Savona	92,3	0,48	0,40	0,61	63,4	5,3	80,6
A 7 Milano - Genova	41,4	2,90	0,07	1,74	132,8	3,2	79,7
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	99,4	1,93	0,10	1,36	124,5	6,5	87,7
A 26 Genova Voltri - Alessandria - Gravellona T.	106,3	1,13	0,03	0,68	72,3	1,9	43,5
A 26/7 dir. Predosa - Bettole	17,0	4,47	0,29	2,06	*	*	*
A 26/4 dir. Stroppiana - Santhià	30,7	*	*	*	*	*	*
Sistema Tangenziale di Torino	57,2	1,87	0,04	1,68	142,5	3,1	128,0
Raccordo Torino - Caselle	22,2	*	*	*	*	*	*
Traforo del Frejus	12,8	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)							
11 Padana Superiore	18,5	0,54	0,05	0,65	27,2	2,5	32,7
20 del Colle di Tenda	38,4	0,94	-	0,60	79,4	-	50,7
21 della Maddalena	59,7	0,20	-	0,30	88,8	-	133,2
24 del Monginevro	16,1	0,19	0,06	0,12	181,3	57,3	114,5

segue

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 2

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
25 del Moncenisio	18,3	1,69	0,06	1,64	603,4	21,4	585,5
28 del Colle di Nava	64,4	0,45	0,05	0,59	52,5	5,8	68,8
29 del Colle di Cadibona	106,0	0,24	0,03	0,27	19,2	2,4	21,5
30 di Val Bormida	70,0	1,16	0,10	1,00	117,6	10,1	101,4
31 bis del Monferrato	42,4	0,28	0,02	0,35	32,1	2,3	40,1
32 Ticinese	32,6	1,60	0,12	1,44	158,8	11,9	143,0
32 dir. Ticinese	10,3	*	*	*	*	*	*
33 del Sempione	88,4	1,08	0,06	1,09	93,9	5,2	94,7
34 del Lago Maggiore	37,8	1,01	0,11	0,82	53,5	5,8	43,4
35 bis dei Giovi	22,7	0,93	0,13	1,32	83,8	11,7	118,9
142 Biellese	43,9	0,66	0,05	0,66	52,6	4,0	52,6
143 Vercellese	32,1	0,50	0,06	0,94	53,1	6,4	99,8
211 della Lomellina	14,9	0,07	0,07	0,20	13,1	13,1	37,4
229 del Lago d'Orta	60,5	0,33	0,03	0,25	29,0	2,6	21,9
231 di Santa Vittoria	74,0	0,45	0,05	0,39	28,2	3,1	24,4
338 di Mongrando	8,0	0,25	-	0,63	54,3	-	136,8
419 della Serra	15,8	-	-	-	-	-	-
456 del Turchino	7,3	3,84	0,27	3,15	994,8	70,0	816,1
494 Vigevanese	19,7	3,76	0,10	3,96	524,4	14,0	538,4

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 3

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
564 di Monregalese	22,8	0,79	0,04	0,88	74,6	3,8	83,1
589 dei Laghi di Avigliana	90,5	0,67	0,11	0,81	58,2	9,6	70,3
596 dir. dei Cairoli	7,4	-	-	-	-	-	-
(1) = dati TGM 1975							
Regione : VALLE D'AOSTA							
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 5 Torino Monte Bianco	43,6	2,25	0,09	0,90	198,2	7,9	79,3
Traforo del Monte Bianco	11,6	*	*	*	*	*	*
Traforo del Gran San Bernardo	16,3	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
26 della Valle d'Aosta (*)	56,2	1,73	0,13	1,64	335,4	25,2	318,0
26 dir della Valle d'Aosta	10,5	1,24	-	0,95	295,7	-	226,5
27 del Gran San Bernardo	20,8	1,39	0,10	1,64	210,8	15,2	248,8

(*) = dati TGM 1975

Regione : LOMBARDIA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 4

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 1 Milano - Roma	55,2	5,85	0,11	3,04	161,4	3,0	83,9
A 4 Torino - Trieste	158,1	6,46	0,24	3,26	159,8	5,9	80,7
A 7 Milano - Serravalle - Genova	52,8	2,97	0,06	1,78	137,8	2,8	82,6
A 8 Milano - Varese	45,3	7,09	0,07	3,25	238,4	2,4	109,3
A 8 dir. Gallarate - Sesto Calende	10,6	1,98	-	1,51	66,8	-	51,0
A 9 Lainate - Como - Chiasso	32,4	4,01	0,03	1,70	135,3	1,0	57,4
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	91,5	1,61	0,07	1,22	123,8	5,4	93,8
A 22 Brennero - Modena	37,7	2,04	0,13	1,99	130,4	8,3	127,3
Tangenziale Ovest di Milano (1)	35,0	6,57	0,23	3,57	181,4	6,4	98,6
Tangenziale Est di Milano (2)	34,3	5,19	0,15	2,30	101,8	2,9	45,1
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
9 Via Emilia	66,3	1,45	0,20	1,43	89,4	12,3	88,2
10 Padana Inferiore	83,3	1,09	0,11	1,32	100,3	10,2	122,6
33 del Sempione (2)	1,0	1,00	-	-	53,7	-	-
35 dei Giovi	40,6	0,69	0,03	0,64	23,2	1,0	21,5
36 del Lago di Como e dello Spluga	149,5	1,50	0,05	1,57	84,3	2,8	88,3
37 del Maloja	10,0	0,40	-	-	155,2	-	-

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 5

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
38 dello Stelvio	124,3	1,51	0,10	1,96	178,4	11,8	231,6
38 dir./a dello Stelvio	1,7	0,59	0,59	-	182,8	182,8	-
38 dir./b dello Stelvio	0,2	-	-	-	-	-	-
39 del Passo di Aprica	29,1	0,17	-	0,10	68,9	-	40,5
42 del Tonale (2)	123,4	0,49	0,07	0,55	38,3	5,5	43,0
45 bis Gardesana Occidentale	64,3	0,65	0,08	0,87	40,2	5,0	53,8
211 della Lomellina (2)	5,5	0,18	-	0,73	29,0	-	117,6
233 Varesina	23,4	0,68	0,09	0,86	72,7	9,6	91,9
236 Goitese (2)	26,6	1,32	0,08	1,50	109,6	6,6	124,5
301 del Foscagno	37,1	0,16	-	0,27	54,1	-	91,4
336 dell'Aeroporto della Malpensa	26,6	1,13	-	1,02	87,2	-	78,7
340 Regina	52,6	0,42	-	0,38	31,8	-	28,8
342 Briantea	84,0	1,29	0,10	0,99	34,5	2,7	26,5
343 Asolana	55,8	0,70	0,04	0,88	106,7	6,1	134,1
344 di Porto Ceresio	13,0	0,08	-	0,15	5,8	-	10,9
394 del Verbano Orientale	53,0	0,34	0,04	0,28	41,2	4,8	33,9
415 Paullese	71,8	2,47	0,20	3,20	110,2	8,9	142,8
494 Vigevanese	70,2	0,70	0,04	1,04	43,2	2,5	64,2
510 Sebina Orientale	48,8	2,01	0,12	2,11	201,2	12,0	211,2
591 Cremasca	66,6	0,38	-	0,56	67,6	-	99,6
596 dir. dei Cairoli	12,6	-	-	-	-	-	-

(1) = dati TGM 1977 (2) = dati TGM 1975

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 6

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 22 Brennero - Modena	186,5	2,71	0,07	1,03	149,1	3,9	56,7
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
12 dell'Abetone e del Brennero (1)	110,1	2,02	0,14	1,91	164,2	11,4	155,3
38 dello Stelvio	100,0	1,46	0,08	0,76	108,4	5,9	56,4
40 del Passo di Resia	31,3	1,21	0,03	0,86	250,5	6,2	178,1
41 di Val Monastero	12,0	0,25	-	0,33	102,4	-	135,1
42 del Tonale e della Mendola	41,4	0,89	0,02	0,34	289,9	6,5	110,8
43 della Val di Non (1)	30,7	2,41	-	1,69	426,3	-	298,9
44 del Passo di Giovo	20,5	0,39	0,05	0,24	72,6	9,3	44,7
44 bis Passo del Rombo	29,5	-	-	-	-	-	-
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	1,30	0,02	1,00	200,4	3,1	154,2
47 della Valsugana	57,1	1,30	0,18	1,58	112,2	15,5	136,4
48 delle Dolomiti	76,3	0,66	0,03	0,54	126,5	5,8	103,5
49 della Pusteria	71,1	1,90	0,06	1,60	327,4	10,3	275,7
51 di Alemagna	15,6	0,19	0,06	0,39	112,3	35,5	230,5

(1) = dati TGM 1975

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE, Provincia di Bolzano Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 7

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 22 Brennero - Modena	116,4	2,80	0,06	0,88	169,6	3,6	53,3
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
12 dell'Abetone e del Brennero	35,0	2,29	0,06	1,77	211,9	5,6	163,8
38 dello Stelvio	100,0	1,46	0,08	0,76	108,4	5,9	56,4
40 del Passo di Resia	31,3	1,21	0,03	0,86	250,5	6,2	178,1
41 di Val Monastero	12,0	0,25	-	0,33	102,4	-	135,1
44 del Passo di Giovo	20,5	0,39	0,05	0,24	72,6	9,3	44,7
44 bis Passo del Rombo	29,5	-	-	-	-	-	-
49 della Pusteria	71,1	1,90	0,06	1,60	327,4	10,3	275,7
51 di Alemagna	15,6	0,19	0,06	0,39	112,3	35,5	230,5

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE, Provincia di Trento Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 8

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e RACCORDI							
A 22 Brennero - Modena	70,1	2,70	0,09	1,30	143,2	4,8	69,0
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
12 dell'Abetone e del Brennero (1)	75,1	1,89	0,17	1,97	138,5	12,5	144,3
42 del Tonale e della Mendola	41,4	0,89	0,02	0,34	289,9	6,5	110,8
43 della Val di Non (1)	30,7	2,41	-	1,69	426,3	-	298,9
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	1,30	0,02	1,00	200,4	3,1	154,2
47 della Valsugana	57,1	1,30	0,18	1,58	112,2	15,5	136,4
48 delle Dolomiti	76,3	0,66	0,03	0,54	126,5	5,8	103,5

(1) = dati TGM 1975

R e g i o n e : VENETO Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 9

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 4 Torino Trieste	200,5	3,73	0,21	3,10	129,8	7,3	107,9
A 13 Bologna - Padova	79,6	2,19	0,08	1,47	149,4	5,5	100,3
A 22 Brennero - Modena	60,1	1,58	0,22	1,15	143,5	20,0	104,4
A 27 Mestre - Vittorio Veneto	58,9	1,34	0,10	0,71	333,2	24,9	176,5
A 28 Portogruaro - Pordenone	8,9	1,24	-	1,12	230,1	-	207,8
A 31 Vicenza - Piovene	36,4	0,33	-	0,17	67,9	-	35,0
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	-	-	-	-	-	-
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
10 Padana Inferiore (1)	28,5	0,25	0,04	0,25	24,2	3,9	24,2
12 dell'Abetone e del Brennero	41,6	0,77	0,12	0,84	126,1	19,7	137,6
13 Pontebbana	63,3	2,34	0,17	2,51	112,7	8,2	120,9
16 Adriatica	69,5	1,44	0,17	2,09	125,2	14,8	181,7
47 della Valsugana	36,7	1,23	0,14	1,28	79,3	9,0	82,5
48 delle Dolomiti	45,5	0,20	-	0,11	132,7	-	73,0
50 del Grappa e del Passo Rolle	46,1	3,17	0,09	3,02	324,5	9,2	309,1
50 bis del Grappa e del Passo Rolle	13,3	0,68	-	0,83	167,1	-	204,0
51 di Alemagna	74,3	0,78	0,04	0,69	120,3	6,2	106,4
245 Castellana (1)	50,1	0,60	0,04	0,68	52,6	3,5	59,6

segue Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 10

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	3,4	*	*	*	*	*	*
307 del Santo	50,9	0,46	0,04	0,38	33,6	2,9	27,7
309 Romea	71,0	1,28	0,17	1,24	111,0	14,7	107,6
348 Feltrina	20,7	1,26	-	1,11	181,5	-	159,9
434 Legnaghese	32,0	0,69	0,03	0,84	84,4	3,7	102,8
443 di Adria	22,0	1,59	0,32	1,77	185,4	37,3	206,4
499 Rodigina	45,0	1,62	0,18	1,80	257,9	28,7	286,5

(1) * Dati TGM 1975

Regione : FRIULI - VENEZIA GIULIA Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 11

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 4 Torino Trieste	59,0	2,34	0,10	1,42	174,2	7,4	105,7
A 23 Palmanova - Udine - Tarvisio	62,2	1,72	0,03	0,92	160,1	2,8	85,6
A 28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano	12,2	1,07	-	1,15	186,9	-	200,9
Villesse - Gorizia - S. Andrea	17,1	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
13 Pontebbana	165,5	2,00	0,15	1,84	149,1	11,2	137,2
14 racc della Venezia Giulia	2,0	-	-	-	-	-	-
52 Carnica	12,0	0,92	-	0,08	108,3	-	9,4
52 bis Carnica	32,9	0,33	-	0,37	96,0	-	107,7
54 del Friuli	57,4	0,44	0,04	0,42	103,4	9,4	98,7
56 di Gorizia	37,8	0,95	0,11	1,06	70,5	8,2	78,7
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	71,4	0,49	0,06	0,50	152,8	18,7	155,9
252 di Palmanova	25,4	0,71	0,24	0,98	116,7	39,5	161,1
351 di Cervignano	3,9	1,03	-	2,05	290,8	-	578,8
352 di Grado	26,1	0,77	0,23	0,69	95,6	28,6	85,6
464 di Spilimbergo	44,9	1,05	0,05	1,14	128,9	6,1	139,9

Regione: LIGURIA — Incidentalità assoluta — Tab. 2.3.2 12

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 6 Torino - Savona	40,0	0,60	0,03	0,63	55,8	2,8	58,6
A 7 Milano - Genova	40,3	10,25	0,17	4,02	483,6	8,0	189,7
A 10 Ponte S. Luigi - Ventimiglia - Genova	158,7	3,79	0,08	2,00	190,5	4,0	100,5
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	108,5	4,57	0,15	1,40	228,4	7,5	70,0
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	2,5	1,60	-	-	152,4	-	-
A 26 Genova - Voltri - Alessandria - Gravellona Toce - Fornola - La Spezia	6,9	*	*	*	*	*	*
Traforo Bargaglia - Ferriere	4,2	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
1 Via Aurelia	308,4	,11	0,07	1,05	67,0	4,2	63,4
20 del Colle di Tenda edi Valle Roja	17,1	0,47	-	0,88	223,0	-	417,5
28 del Colle di Nava	46,0	0,28	-	0,30	112,1	-	120,1
29 del Colle di Cadibona (1)	28,0	0,71	-	1,39	91,5	-	179,2
45 di Val di Trebbia	61,7	0,15	0,03	0,20	40,6	8,1	54,1
330 di Buonviaggio	10,7	2,15	0,09	1,96	186,8	7,8	170,3
449 di Diano Marina	3,8	-	-	-	-	-	-

Regione: EMILIA - ROMAGNA — Incidentalità assoluta — Tab. 2.3.2 13

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 1 Milano - Roma	186,2	6,61	0,25	4,53	199,0	7,5	136,4
A 13 Bologna - Padova	47,7	2,81	0,19	1,72	194,6	13,2	119,1
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,6	5,55	0,15	3,49	236,7	6,4	148,9
A 14 dir. Diramazione di Ravenna	29,8	0,60	0,03	0,44	94,1	4,7	69,0
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	56,2	2,97	0,16	1,62	283,0	15,3	154,4
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	50,6	1,50	0,06	0,85	143,9	5,8	81,6
A 21 dir. Diramazione per Fiorenzuola d'Arda	12,0	*	*	*	*	*	*
A 22 Brennero - Modena	29,7	2,02	0,07	1,11	125,5	4,4	69,0
Raccordo tangenziale Nord-Bologna	23,7	1,90	0,04	1,01	*	*	*
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
9 Via Emilia	263,0	1,46	0,14	1,41	77,3	7,4	74,6
12 dell'Abetone e del Brennero	90,8	0,33	0,02	0,43	125,7	7,6	163,8
16 Adriatica	154,0	3,01	0,26	2,87	182,1	15,7	173,6
45 di Val Trebbia (1)	79,4	0,91	0,05	0,73	237,5	13,1	190,5
63 del Valico del Cerreto (1)	72,0	0,69	0,03	0,75	117,9	5,1	128,1
64 Porrettana (1)	68,4	1,01	0,12	1,33	151,2	18,0	199,1
67 Tosco Romagnola	90,1	0,97	-	1,03	148,1	-	157,2

segue Regione : EMILIA - ROMAGNA Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 14

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
72 di San Marino	10,7	2,71	0,19	2,43	227,6	16,0	204,1
309 Romea	55,7	1,06	0,18	1,54	93,1	15,8	135,3
343 Asolana	23,2	0,82	0,04	1,34	66,8	3,1	109,2
468 di Correggio (1)	38,5	0,08	0,08	0,10	12,4	12,4	15,5
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis + S.S. 71)	90,1	1,19	0,02	1,04	215,9	3,6	188,7

(1) = dati TGM 1975

Regione : TOSCANA Incidentalità assoluta Tab. 2.3.2 15

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 1 Milano - Roma	176,3	5,17	0,15	2,53	201,3	5,8	98,5
A 11 Firenze - Lucca - Pisa - Pisa Nord	81,7	5,13	0,18	3,64	212,6	7,5	150,9
A 11/12 Lucca - Viareggio	20,8	0,87	0,05	0,82	55,0	3,2	51,8
A 12 Genova - Livorno - Roma	64,4	2,76	0,09	1,13	205,5	6,7	84,2
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	42,3	1,61	-	1,16	153,4	-	110,5
Raccordo Siena - Firenze (1)	56,4	1,24	0,04	1,12	[illegible]	2,9	81,1
Raccordo Bettolle - Perugia	19,1	*	*	*	*	*	*
Raccordo Arezzo - Battifolle	10,6	*	*	*	*	*	*
Raccordo di Pistoia	7,8	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
1 Via Aurelia	266,0	2,96	0,28	2,79	187,6	17,8	176,9
2 Via Cassia	83,9	0,62	0,01	0,64	212,3	3,4	219,1
12 dell'Abetone e del Brennero	77,2	0,97	0,09	0,95	225,7	20,9	221,0
12 radd. dell'Abetone	12,5	0,88	0,16	0,80	102,0	18,6	92,7
63 del valico del Cerreto (2)	35,7	0,22	-	0,45	57,1	-	116,8
64 Porrettana	31,1	0,52	0,03	0,52	192,8	11,1	192,8
67 Tosco - Romagnola	58,6	0,90	0,09	0,94	124,3	12,4	129,8
68 di Val Cecina	71,5	0,39	0,03	0,35	67,3	5,2	60,4

segue : TOSCANA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 16

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
326 di Rapolano	22,7	0,09	-	0,09	29,5	-	29,5
439 Sarzanese Valdera	143,7	0,42	0,01	0,45	107,3	2,6	115,0
445 della Garfagnana	71,2	0,34	-	0,32	41,1	-	38,6
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis) (2)	32,8	0,06	-	0,24	24,6	-	98,3
S.G.C. Grosseto - Fano	138,6	*	*	*	*	*	*
S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno (S.S. 67 + S.S. 1)	97,5	(1,67)	(0,09)	(1,70)	(77,8)	(4,2)	(79,2)

(1) dati TGM 1977

(2) dati TGM 1975

(......) dati stimati

Regione : UMBRIA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 17

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 1 Milano - Roma	55,8	4,07	0,13	2,71	211,6	6,8	140,9
Raccordo Bettolle - Perugia	41,0	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
3 Via Flaminia (1)	116,2	1,15	0,06	1,25	135,1	7,1	146,8
75 Centrale Umbra	25,5	1,80	0,24	1,61	97,8	13,0	87,5
77 della Val di Chienti	26,0	0,85	0,04	1,04	199,9	9,4	244,5
209 Valnerina	9,8	0,31	-	0,61	139,9	-	275,3
219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	0,98	0,07	1,38	231,5	16,5	325,9
318 di Valfabbrica	28,8	0,35	-	0,49	90,9	-	127,3
320 di Cascia	10,8	0,19	-	0,74	153,7	-	598,7
396 di Norcia	6,3	-	-	-	-	-	-
452 della Contessa	12,0	0,33	-	0,42	131,7	-	167,6
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis)	160,8	0,57	0,05	0,70	51,9	4,6	63,7

(1) dati T.G.M. 1975

R e g i o n e : MARCHE

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 18

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	167,1	3,25	0,05	1,77	225,3	3,5	122,7
Raccordo Tolentino - Civitanova	34,8	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
3 Via Flaminia (1)	65,2	0,94	0,09	1,18	190,4	18,2	239,1
4 Via Salaria (1)	68,9	1,25	0,13	1,03	169,7	17,7	139,9
16 Adriatica (1)	168,4	3,46	0,12	3,02	240,0	8,3	209,5
76 della Val d'Esino	78,1	1,87	0,10	1,55	242,5	13,0	201,0
77 della Val di Chienti	44,7	0,83	-	0,81	113,1	-	110,4
S.G.C. Grosseto - Fano	65,2	*	*	*	*	*	*

(1) dati T.G.M. 1975

R e g i o n e : LAZIO

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 19

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 1 Milano - Roma	79,5	6,81	0,11	3,67	231,6	3,7	124,8
A 2 Roma - Napoli	122,6	6,78	0,23	4,45	244,6	8,3	160,6
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	65,4	1,94	0,03	1,01	264,0	4,1	137,5
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	64,0	4,14	0,05	2,11	409,5	5,0	208,7
A 25 Torano - Pescara	2,7	-	-	-	-	-	-
G.R.A. Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2	6,58	0,19	5,65	104,7	3,0	89,9
Raccordo Roma - A 12 (1)	14,3	1,96	0,07	1,89	115,5	4,1	113,3
Diramazione per Fiumicino	4,2	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
1 Via Aurelia	123,0	2,39	0,16	2,91	146,0	9,8	177,0
2 Via Cassia	117,6	1,23	0,08	1,43	195,2	12,7	227,0
2 bis Via Cassia bis	13,5	-	-	-	*	*	*
4 Via Salaria	162,4	1,38	0,12	1,60	114,1	9,9	132,3
7 Via Appia (2)	68,7	0,71	0,12	0,84	47,6	8,0	56,3
7 dir./b Via Appia	5,5	0,73	0,18	0,18	36,3	9,0	9,0
82 della Valle del Liri	14,3	0,63	-	0,91	39,5	-	57,0
148 Pontina (*) (2)	114,7	4,11	0,46	5,34	137,5	15,4	178,6
156 dei Monti Lepini (2)	55,8	1,51	0,25	1,70	140,4	23,2	158,1

segue : LAZIO

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 20

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
214 Maria e Isola Casamari	22,2	1,40	0,27	2,16	85,2	16,4	131,5
509 di Forca d'Acero	19,2	0,47	0,05	0,73	64,7	6,9	100,5
627 della Vandra	46,7	0,19	-	0,21	26,1	-	28,9
630 Ausonia	34,8	0,98	0,06	0,89	*	*	*
S.G.C. E 45	5,0	*	*	*	*	*	*

(1) dati TGM 1977

(*) dati relativi al tratto Roma - Latina = 70,1 Km

(2) dati TGM 1975

Regione : ABRUZZO							
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI							
A 14 Bologna - Ancona - Bari Taranto	141,9	2,23	0,06	0,44	174,7	4,7	34,5
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	60,9	0,64	-	0,20	97,7	-	30,5
A 25 Torano - Pescara	112,2	0,58	-	0,28	100,7	-	48,6
Raccordo Pescara - A 25	20,0	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	132,8	1,18	0,02	0,97	109,4	1,9	90,0
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	60,9	0,64	-	0,20	97,7	-	30,5
A 25 Torano - Pescara	112,2	0,58	-	0,28	100,7	-	48,6
Raccordo Pescara - A	20,0	*	*	*	*	*	*

Regione : MOLISE

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 21

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI							
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	36,1	0,03	-	-	4,1	-	-
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
16 Adriatica (1)	35,3	1,79	0,17	2,75	350,8	33,3	539,0
17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico (1)	61,0	0,67	0,18	0,82	207,9	55,9	254,4
85 Venafrana	35,1	1,03	0,06	1,28	161,4	9,4	200,6
87 Sannitica	29,0	0,41	0,07	0,66	48,2	8,2	77,6
212 della Val Fortore (1)	21,8	-	-	-	-	-	-
627 della Vandra	30,6	0,13	-	0,07	126,1	-	67,9
645 della Valle del Tappino	29,8	0,20	-	0,40	51,7	-	103,4

(1) dati TGM 1975

R e g i o n e : CAMPANIA — Incidentalità assoluta — Tab. 2.3.2 22

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI							
A 2 Roma - Napoli	79,4	5,40	0,23	3,04	175,1	7,5	98,6
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria (1)	171,1	2,88	0,14	1,80	139,3	6,8	87,1
A 16 Napoli - Avellino - Canosa	115,2	2,25	0,08	1,24	242,7	8,6	133,8
A 30 Caserta -Nola - Salerno	55,3	1,56	0,04	0,36	120,4	3,1	27,8
Tangenziale Est - Ovest di Napoli	20,2	2,08	0,10	1,78	33,7	1,6	28,9
Raccordo Salerno - Avellino (2)	30,4	1,55	0,26	1,18	99,6	16,7	75,8
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,6	-	-	-	-	-	-
Raccordo di Benevento	12,7	-	-	-	-	-	-
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
7 Via Appia (2)	86,3	1,68	0,15	1,60	103,8	9,3	98,9
7 quater Domiziana (2)	38,8	3,12	0,10	3,84	367,5	11,8	452,2
18 Tirrena Inferiore (2)	147,3	0,28	0,05	0,31	48,9	8,7	54,1
85 Venafrana (2)	8,0	0,50	-	0,50	157,9	-	157,9
87 Sannitica (1)	17,7	0,06	-	0,34	65,9	-	373,2
88 dei Due Principati (2)	66,5	0,68	-	0,63	72,4	-	67,1
90 delle Puglie (2)	10,6	-	-	-	-	-	-
90 bis delle Puglie (1)	45,0	0,22	0,02	0,24	36,2		39,5
166 degli Alburni (2)	67,2	0,02	0,05	-	3,4	8,6	-

segue : CAMPANIA — Incidentalità assoluta — Tab. 2.3.2 23

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
212 della Val Fortore (2)	58,5	0,22	0,02	0,34	73,2	6,7	113,2
268 del Vesuvio (2)	25,8	0,16	0,04	0,04	13,6	3,4	3,4

(1) dati TGM 1977

(2) dati TGM 1975

R e g i o n e : PUGLIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	morti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$	feriti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	283,9	1,13	0,04	0,61	155,1	5,5	83,7
A 16 Napoli - Canosa	57,1	0,65	0,09	0,33	131,6	18,2	56,8
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
7 Via Appia	49,1	0,22	0,08	0,47	28,0	10,2	59,9
16 Adriatica (1)	345,4	0,98	0,12	1,09	99,3	12,2	110,4
17 dell'Appennino Abruzzese	62,6	0,32	0,06	0,40	131,2	24,6	164,0
89 Garganica	137,2	0,24	0,05	0,48	64,7	13,5	129,3
90 delle Puglie	37,9	0,29	0,08	0,45	101,1	27,9	156,9
96 Barese	65,9	0,90	0,11	0,97	120,4	14,7	129,7
101 Salentina di Gallipoli	37,8	0,27	0,08	0,45	36,2	10,7	60,3
106 Jonica	39,5	1,72	0,20	2,13	149,4	17,4	185,0

segue : PUGLIA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2. 24

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
106 dir Jonica	6,8	-	-	-	-	-	-
275 di S. Maria di Leuca	38,9	0,28	0,05	0,46	42,7	7,6	70,1
379 Egnazia (1)	52,2	1,30	0,31	2,15	294,5	70,2	487,0
613 Brindisi - Lecce	34,1	0,32	-	0,59	21,5	-	39,7

(1) = dati TGM 1975

Regione: BASILICATA							
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI							
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria (1)	29,2	3,56	0,07	2,43	480,0	9,4	327,6
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,2	*	*	*	*	*	*
Raccordo A 3 - Brienza	13,2	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
7 Via Appia	20,6	0,10	-	0,10	58,5	-	58,5
18 Tirrena Inferiore (2)	23,1	0,09	-	0,09	19,2	-	19,2
92 dell'Appennino Meridionale	7,5	-	-	-	-	-	-
95 di Brienza	30,0	0,10	-	0,03	34,6	-	10,4
96 Barese	55,8	0,04	-	0,02	18,6	-	9,3
103 di Val d'Agri	11,0	0,64	0,09	0,46	*	*	*
106 Jonica (2)	37,0	2,70	0,27	1,97	349,8	35,0	255,2

segue : BASILICATA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 25

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	inc. per Km / TGM · 10^{-6}	morti per Km / TGM · 10^{-6}	feriti per Km / TGM · 10^{-6}
407 Basentana	109,3	0,38	0,07	0,49	71,0	13,1	91,6
481 della Valle del Ferro	14,3	-	-	-	-	-	-
585 Fondo Valle del Noce	32,3	0,22	0,03	0,46	30,7	4,2	64,1

(1) = dati TGM 1977

(2) = dati TGM 1975

Regione: CALABRIA							
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI							
A 3 Napoli - Reggio Calabria	294,7	2,05	0,09	1,51	157,0	6,9	115,6
Raccordo di Reggio Calabria	5,5	*	*	*	*	*	*
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
18 Tirrena Inferiore (1)	291,5	0,43	0,06	0,56	66,0	9,2	86,0
19 delle Calabrie	5,9	0,85	-	1,19	42,4	-	59,4
106 Jonica	415,2	0,36	0,04	0,37	44,7	5,0	46,0
280 dei Due Mari	35,3	0,91	0,11	0,71	58,9	7,1	46,0
281 del Passo dei Liminai (1)	58,1	0,03	-	0,03	10,0	-	10,0
481 della Valle del Ferro	34,3	-	-	-	-	-	-

segue : CALABRIA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 26

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
534 di Gammarota	12,2	0,16	-	0,16	67,9	-	67,9
S.G.C. Paola - Crotone (S.S. 107) (1)	181,3	(0,09)	(-)	(0,15)	(28,8)	(-)	(48,0)

(1) dati TGM 1975

(....) dati stimati

Regione : SICILIA

I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
A 18 Messina - Catania	85,6	3,60	0,07	1,76	276,8	5,4	135,3
A 18 dir. Catania Nord - Catania Centro	3,7	*	*	*	*	*	*
A 19 Palermo - Catania Sud	193,8	1,21	0,06	1,15	135,2	6,7	128,5
A 20 Messina - Palermo (Buonfornello)	114,5	2,12	0,09	1,48	139,6	5,9	97,5
A 29 Palermo - Mazara del Vallo	119,0	0,40	0,03	0,40	45,0	3,4	45,0
A 29 dir. Alcamo - Trapani	47,4	0,44	-	0,38	104,5	-	90,2
Enna Caltanissetta	9,0	*	*	*	*	*	*

segue : SICILIA

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 27

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
114 Orientale Sicula (1)	155,8	0,92	0,09	1,09	61,5	6,0	72,9
115 Sud Occidentale Sicula	384,7	0,59	0,07	0,88	83,5	9,9	124,6
177 Centrale Sicula	70,2	0,19	0,01	0,26	130,3	6,9	178,3
117 bis Centrale Sicula	46,1	0,24	0,04	0,46	43,4	7,2	83,2
121 Catanese	50,8	0,34	0,14	0,59	46,7	19,3	81,1
122 bis Agrigentina	3,3	0,61	-	-	251,2	-	-
189 della Valle dei Platani	68,5	0,34	0,06	0,61	67,3	11,9	120,8
193 di Augusta (1)	9,6	0,42	-	0,83	23,1	-	45,7
194 Ragusana	46,1	1,09	0,09	1,74	182,0	15,0	290,6
417 di Caltagirone	70,2	0,66	0,17	0,98	144,1	37,1	214,0
514 di Chiaromonte	35,5	0,20	0,03	0,34	*	*	*
640 di Porto Empedocle	66,0	0,52	0,06	0,85	66,9	7,7	109,3

(1) dati TGM 1975

Incidentalità assoluta

Tab. 2.3.2 28

Regione : SARDEGNA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti per Km	Morti per Km	Feriti per Km	$\frac{\text{inc. per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{morti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$	$\frac{\text{feriti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE							
125 Orientale Sarda	234,1	0,48	0,04	0,44	117,3	9,8	107,5
126 Sud Orientale Sarda	30,1	0,30	-	0,23	43,2	-	33,1
127 Settentrionale Sarda	14,9	0,27	-	0,54	113,3	-	226,5
130 Iglesiente (1)	53,0	0,79	0,06	0,79	63,0	4,8	63,0
131 Carlo Felice (1)	229,2	1,55	0,12	1,62	187,2	14,5	195,7
131 dir./centr. Nuorese	107,0	0,01	-	-	*	*	*
133 di Palau	5,5	-	-	-	-	-	-
133 bis di Palau	17,4	0,06	-	0,17	37,9	-	107,4
195 Sulcitana (1)	97,5	0,39	0,04	0,39	51,3	5,3	51,3
198 di Seui e Lanusei	22,5	0,13	-	0,13	69,6	-	69,6
199 di Monti (1)	35,5	0,11	0,03	0,25	66,4	18,1	150,8
291 della Nurra (1)	32,5	1,32	0,03	1,91	280,1	6,4	405,4
389 di Buddusò e del Correboi	78,1	0,17	0,01	0,26	102,0	6,0	156,1
391 di Elmas (1)	1,0	1,00	-	1,00	183,8	-	183,8
597 di Logudoro (1)	42,0	0,55	0,07	0,69	205,9	26,2	258,3

(1) = dati TGM 1975

Incidentalità equivalente nazionale

Tab. 2.3.3

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	$\frac{\text{Incidenti equivalenti per Km}}{\text{TGM}} \cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE e RACCORDI AUTOSTRADALI			
A 1 Milano - Roma	553,5	105,93	4.586
A 2 Roma - Napoli	202,0	122,70	5.639
A 3 Napoli - Reggio Calabria	495,0	99,86	7.590
A 4 Torino - Milano - Trieste	516,1	86,13	4.217
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6	10,60	1.748
A 5 Torino - Aosta	100,0	47,11	4.702
A 6 Torino - Savona	132,3	37,99	4.587
A 7 Milano - Serravalle - Genova	134,5	95,54	4.013
A 8 Milano - Varese (compreso A 8 dir. a A 9)	49,0	52,88	2.864
A 8 dir. Gallarate - Sesto Calende (solo '82)	11,0	31,12	1.184
A 9 Lainate - Como - Chiasso (solo '82)	28,3	49,38	1.885
A 10 Ventimiglia - Genova (escluso '82)	158,7	65,81	5.570
A 11 Firenze - Pisa Nord	81,7	82,87	4.319
A 11/12 Lucca - Viareggio	26,2	4,36	364
A 12 Genova - Livorno - Roma	241,3	58,22	5.244
A 13 Bologna - Padova	127,3	43,31	4.552
A 14 Bologna - Bari - Taranto (media '75 - '82)	752,1	39,30	3.600
A 14 dir. diram. Ravenna	29,3	17,42	4.466
A 15 Parma - La Spezia (media '75 - '82)	101,0	34,14	5.410
A 16 Napoli - Canosa (media '76 - '82)	172,3	22,7	3.234
A 18 Messina - Catania	76,8	46,85	5.253
A 19 Palermo - Catania (media '75 - '80)	193,8	26,60	2.846
A 20 Messina - Palermo (media '78 - '82)	114,6	33,23	5.294
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	253,1	35,49	3.557
A 21 dir. diram. Fiorenzuola	12,0	*	*
A 22 Brennero - Modena	314,0	44,52	3.816

Incidentalità equivalente nazionale Tab. 2.3.3

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
A 23 Palmanova - Tarvisio	62,2	28,32	3.170
A 24 Roma - L'Aquila (media '79 - '82)	124,9	33,56	4.825
A 25 Torano - Pescara (media '79 - '82)	114,9	13,24	4.406
A 26 Genova - Alessandria (media '78 - '82)	133,0	45,96	*
A 26/7 diram. Predosa (solo '82)	17,0	89,17	*
A 27 Mestre - Vittorio Veneto	59,1	18,84	4.154
A 28 Porgogruaro - Pordenone	21,1	18,96	3.870
A 29 Palermo - Mazara del Vallo	113,3	33,30	3.515
A 29 dir. Alcamo - Trapani (media '80 - '82)	35,0	10,10	*
A 30 Caserta - Nola - Salerno (media '76 - '82)	55,3	20,51	2.217
A 31 Vicenza - Rocchette (media '76 - '82)	36,4	6,75	1.684
Tangenziale Ovest di Milano	31,5	91,15	3.227
Tangenziale Est di Milano (media '75 - '82)	24,0	81,69	1.960
Sistema Tangenziale di Torino (media '78 - '81)	57,2	42,31	3.006
Tangenziale Est - Ovest di Napoli (media '79 - '82)	20,2	32,42	2.123
Grande Raccordo Anulare	71,9	155,05	2.636
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	15,82	*
Raccordo Città di Bologna (media '78 - '82)	23,7	27,53	*
Raccordo Salerno - Avellino	30,4	42,73	2.748
Raccordo Siena - Firenze	56,4	18,42	1.406
Raccordo di Reggio Calabria	5,5	*	*
Raccordo Scalo S. - Potenza	45,9	*	*
Raccordo Bettolle - Perugia (solo '81)	60,1	1,77	*
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	*	*
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	*	*
Raccordo Siena - Bettolle (media '73 - '80)	46,2	20,10	*

Incidentalità equivalente nazionale Tab. 2.3.3 b

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
Raccordo Roma - A 12 - Aeroporto di Fiumicino	25,0	59,64	*
Traforo del Monte Bianco			
Traforo del Gran S. Bernardo			
Traforo Bargagli - Ferriere			
II) STRADE STATALI			
1 Via Aurelia	697,3	66,31	4.272
2 Via Cassia	297,6	39,15	4.457
2 bis Via Cassia bis (solo '77)	0,6	66,57	*
3 Via Flaminia	283,5	44,64	6.163
4 Via Salaria	231,2	52,98	4.620
7 Via Appia	719,0	38,01	2.404
7 dir./b. Via Appia	5,5	6,84	310
7 quater Domiziana	74,2	90,82	10.926
9 Via Emilia	329,3	66,66	4.110
10 Padana Inferiore	373,5	47,38	5.048
11 Padana Superiore	426,4	52,70	2.652
12 dell'Abetone e del Brennero	523,6	47,57	5.873
12 radd. dell'Abetone e del Brennero	12,5	17,24	1.964
13 Pontebbana	228,8	87,36	5.700
14 racc. della Venezia Giulia	2,0	12,80	2.293
16 Adriatica	1.000,7	60,71	5.369
17 dell'Appennino Abruzzese	336,0	22,47	6.657
18 Tirrenica Inferiore	535,1	20,24	2.767
19 delle Calabrie	382,0	8,62	705
20 del Colle di Tenda	150,9	33,31	3.072
21 della Maddalena	59,7	12,36	5.831
24 del Monginevro	96,1	22,59	21.627
25 del Moncenisio	70,1	33,89	11.973
26 della Valle d'Aosta	156,3	46,77	13.178

Incidentalità equivalente nazionale — Tab. 2.3.3 c

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
26 dir. della Valle d'Aosta	10,5	27,05	7.998
27 del Grand San Bernardo	33,9	24,49	7.386
28 del Colle di Nava	140,9	25,07	6.530
29 del Colle di Cadibona	154,4	21,83	2.210
30 di Val Bormida	68,9	39,23	3.827
31 bis del Monferrato	42,4	29,27	3.349
32 Ticinese	32,6	61,87	6.141
32 dir. Ticinese	*	*	*
33 del Sempione	144,4	38,47	3.403
34 del Lago Maggiore	39,3	35,07	2.014
35 dei Giovi	172,1	33,26	997
35 bis dei Giovi	22,7	62,32	5.072
36 del Lago di Como	149,5	42,20	2.897
37 del Maloja	10,0	21,97	9.958
38 dello Stelvio	224,3	55,53	7.475
38 dir./a dello Stelvio	1,7	19,95	6.268
38 dir./b dello Stelvio	0,2	10.50	19.091
39 del Passo di Aprica	29,1	10,53	3.436
40 del Passo di Resia	31,3	20,34	6.632
41 di Val Monastero	12,0	15,48	10.269
42 del Tonale	242,1	33,82	3.133
43 della Val di Non	30,7	34,00	5.720
44 del Passo di Giovo (solo '82)	58,5	14,80	3.482
44 bis Passo del Rombo	29,5	0,21	321
45 di Val di Trebbia	141,2	19,85	4.489
45 bis Gardesana Occidentale	15,4	39,11	4.450
47 della Valsugana	131,6	63,99	5.605
48 delle Dolomiti	162,1	15,81	4.264
49 della Pusteria	71,1	5,23	12.039
50 del Grappa e del Rolle	116,1	38,95	4.229
50 bis del Grappa e del Rolle	13,3	23,08	7.163
51 di Alemagna	134,5	33,81	6.982

Incidentalità equivalente nazionale — Tab. 2.3.3 d

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
52 Carnica	125,7	17,59	2.194
52 bis Carnica	32,9	13,89	5.241
54 del Friuli	57,4	15,37	4.495
56 di Gorizia	37,8	48,81	4.398
63 del Valico del Cerreto	137,4	24,84	4.611
64 Porrettana	142,2	36,38	7.552
67 Tosco - Romagnola	232,4	35,50	5.531
68 di Val Cecina	71,5	15,77	2.475
72 di San Marino	10,7	63,44	6.436
75 Centrale Umbra	25,5	84,95	6.841
76 della Val d'Esino	78,1	53,47	9.515
77 della Val di Chienti	124,3	31,67	4.324
80 del Gran Sasso	100,1	32,19	1.958
82 della Valle del Liri	126,8	11,08	649
85 Venagrana	74,4	24,40	4.631
87 Sannitica	221,2	19,24	4.491
88 dei Due Principati	102,1	15,33	1.856
89 Garganica	206,1	13,78	2.661
90 delle Puglie	81,0	10,84	2.083
90 bis delle Puglie	45,0	15,61	3.208
92 dell'Appennino Meridionale	184,5	3,36	4.245
95 di Brienza	47,1	1,04	308
96 Barese	121,7	26,53	4.364
101 Salentina di Gallipoli	37,8	24,41	4.117
103 di Val d'Agri	171,9	2,26	475
106 Jonica	491,8	33,15	4.642
106 dir. Jonica	6,8	16,97	2.881
114 Orientale Sicula	155,8	50,80	3.318
115 Sud Occidentale Sicula	92,3	36,29	5.781
117 Centrale Sicula	70,2	7,55	4.348
117 bis Centrale Sicula	92,3	13,08	2.411
121 Catanese	253,2	14,24	2.167

Incidentalità equivalente nazionale Tab. 2.3.3 e

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
122 bis Agrigentina	15,3	15,86	4.420
125 Orientale Sarda	354,9	16,68	3.540
126 Sud Occidentale Sarda	118,8	12,66	2.791
127 Settentrionale Sarda	129,2	9,96	2.927
130 Iglesiente	53,0	40,19	3.251
131 Carlo Felice	235,0	58,54	7.879
133 di Palau	48,0	6,94	5.225
133 bis di Palau	17,4	4,83	2.222
142 Biellese	54,1	37,77	3.251
143 Vercellese	32,1	36,84	3.916
148 Pontina	70,1	138,06	3.798
156 dei Monti Lepini	55,8	67,20	5.919
166 degli Alburni	67,2	3,37	579
189 della Valle Platani	68,5	27,46	6.011
193 di Augusta	9,6	10,86	598
194 Ragusana	86,6	27,56	3.696
195 Sulcitana	97,5	17,06	2.194
198 dei Seui e Lanusei	110,3	4,43	3.901
199 di Monti	52,0	11,09	5.895
209 Valnerina	88,7	16,73	6.420
211 della Lomellina	77,7	24,66	4.611
212 della Val Fortore	104,0	4,64	1.970
214 Maria e Isola Casamari	22,2	66,89	5.453
219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	17,84	4.720
229 del Lago d'Orta	60,5	26,30	2.236
231 di S. Vittoria	74,8	37,53	2.291
233 Varesina	72,1	27,76	1.965
236 Goitese	60,3	69,56	5.778
245 Castellana	50,1	41,94	3.730
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	154,9	14,92	3.112
252 di Palmanova	45,0	25,33	4.200

Incidentalità equivalente nazionale Tab. 2.3.3 f

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
268 del Vesuvio	31,9	7,46	522
275 di S. Maria di Leuca	38,9	17,99	2.614
280 dei Due Mari	35,3	44,57	4.115
281 del Passo di Limina	58,1	2,33	777
291 della Nurra	33,8	37,87	7.152
301 del Foscagno	37,1	7,95	2.949
307 del Santo	26,4	44,65	3.974
309 Romea	126,8	61,44	6.183
318 di Valfabbrica	38,8	9,40	2.450
320 di Cascia	23,7	8,16	7.964
326 di Rapolano	55,9	19,97	5.125
330 di Buonviaggio	10,7	38,25	3.573
336 dell'aeroporto della Malpensa	26,6	24,94	2.613
338 di Mongrando	25,5	7,55	1.640
340 Regina	52,6	12,37	595
342 Briantea	84,0	39,71	1.031
343 Asolana	79,0	32,28	3.808
344 di Porto Ceresio	13,0	5,52	421
348 Feltrina	53,8	65,66	8.471
351 Cervignano	24,4	40,73	12.237
353 di Grado	40,4	43,34	5.183
379 Egnazia	52,2	58,61	12.469
389 di Buddusò	179,2	5,23	6.618
391 di Elmas	1,0	4,40	809
394 di Verbano Orientale	53,0	12,48	1.550
396 di Norcia	6,3	12,04	12.999
407 Basentana	109,3	18,71	5.418
415 Paullese	71,8	107,11	4.870
417 di Caltagirone	70,2	19,60	5.053
419 della Serra	15,8	2,75	*
434 Legnaghese	32,0	39,07	4.250
439 Sarzanese Valdera	175,2	22,40	4.110

Incidentalità equivalente nazionale Tab. 2.3.3 g

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
443 di Adria	22,0	73,58	8.772
445 della Garfagnana	71,2	8,42	1.295
449 di Diano Marina	3,8	2,65	*
452 della Contessa	12,0	7,69	4.156
456 del Turchino	106,2	23,66	6.139
464 di Spilimbergo	44,9	42,38	6.348
468 di Correggio	85,6	20,72	3.203
481 della Valle del Ferro	48,6	0,42	490
494 Vigevanese	89,9	37,44	3.317
499 Rodigina	45,0	57,20	9.090
509 di Forca d'Acero	61,9	7,27	1.208
510 Sebina Orientale	48,8	89,58	8.044
514 di Chiaromonte	35,5	17,79	*
534 di Gammarota	29,8	1,23	513
564 di Monregalese	21,7	58,17	5.489
585 Fondo Valle del Noce	30,2	25,91	6.876
589 dei Laghi di Avigliana	90,6	39,45	3.541
591 Cremasca	66,6	24,62	5.370
596 dir. dei Cairoli	19,9	2,95	705
597 di Logudoro	42,0	16,99	5.928
613 Brindisi - Lecce	34,1	20,90	2.572
627 della Vandra	77,3	5,68	1.633
630 Ausonia	34,8	33,71	3.954
640 di Porto Empedocle	66,0	27,35	*
645 Fonda Valle del Tappino	29,8	7,46	*
S.G.C. E/45 (S.S. 3 bis)	202,3	40,86	5.920

Regione : PIEMONTE Incidentalità equivalente Tab. 2.3.4 1

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 4 Torino - Trieste	99,2	74,13	2.881
A 4/5 Ivrea - Santhià	23,6	5,09	652
A 5 Torino - Monte Bianco	56,4	43,19	4.111
A 6 Torino - Savona	92,3	72,68	2.470
A 7 Milano - Genova	41,4	48,20	2.207
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	99,4	44,13	2.854
A 26 Genova Voltri - Alessandria - Gravellona T.	106,3	19,23	1.227
A 26/7 dir. Predosa - Bettole	17,0	89,17	*
A 26/4 dir. Stroppiana - Santhià	30,7	*	*
Sistema Tangenziale di Torino	57,2	41,47	3.168
Raccordo Torino - Caselle	22,2	*	*
Traforo del Frejus	12,8	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI DI GRANDE COMUNICAZIONE (1)			
11 Padana Superiore	18,5	21,04	1.056
20 del Colle di Tenda	38,4	12,94	1.093
21 della Maddalena	59,7	6,20	2.753
24 del Monginevro	16,1	11,59	11.066
25 del Moncenisio	18,3	43,49	15.523
28 del Colle di Nava	64,4	19,75	2.299
29 del Colle di Cadibona	106,0	10,14	809
30 di Val Bormida	70,0	36,16	3.661
31 bis del Monferrato	42,4	10,28	1.179
32 Ticinese	32,6	48,40	4.804
32 dir. Ticinese	10,3	*	*
33 del Sempione	88,4	31,88	2.768
34 del Lago Maggiore	37,8	33,91	1.792
35 bis dei Giovi	22,7	46,83	4.217

segue : PIEMONTE — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 2

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
142 Biellese	43,9	21,36	1.705
143 Vercellese	32,1	28,30	3.009
211 della Lomellina	14,9	14,57	2.726
229 del Lago d'Orta	60,5	9,83	857
231 di Santa Vittoria	74,0	15,75	981
338 di Mongrando	8,0	12,85	2.790
419 della Serra	15,8	-	-
456 del Turchino	7,3	107,34	27.817
434 Vigevanese	19,7	95,96	13.392
564 di Monregalese	22,8	24,39	2.307
589 dei Laghi di Avigliana	90,5	33,37	2.904
596 dir. dei Cairoli	7,4	-	-

(1) = dati TGM 1975

Regione : VALLE D'AOSTA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 5 Torino - Monte Bianco	43,6	33,75	2.969
Traforo del Monte Bianco	11,6	*	*
Traforo del Gran San Bernardo	16,3	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
26 della Valle d'Aosta (*)	56,2	54,03	10.475
26 dir della Valle d'Aosta	10,5	A20,24	4.826
27 del Gran San Bernardo	20,8	49,19	7.467

(*) = dati TGM 1975

Regione : LOMBARDIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 3

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 1 Milano - Roma	55,2	83,15	2.289
A 4 Torino - Trieste	158,1	107,66	2.659
A 7 Milano - Serravalle - Genova	52,8	47,57	2.210
A 8 Milano - Varese	45,3	82,59	2.784
A 8 dir Gallarate - Sesto Calende	10,6	32,18	1.087
A 9 Lainate - Como - Chiasso	32,4	42,51	1.433
A 21 Torino - Piacenza - Brescia	91,5	36,51	2.810
A 22 Brennero - Modena	37,7	61,34	3.921
Tangenziale Ovest di Milano (1)	35,0	112,47	3.113
Tangenziale Est di Milano (2)	34,3	73,69	1.439
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
9 Via Emilia	66,3	60,05	3.698
10 Padana Inferiore	83,3	43,99	4.082
33 del Sempione (2)	1,0	1,00	54
35 dei Giovi	40,6	17,99	603
36 del Lago di Como e dello Spluga	149,5	40,40	2.270
37 del Maloja	10,0	0,40	155
38 dello Stelvio	124,3	55,71	6.580
38 dir./a dello Stelvio	1,7	89,09	27.603
38 dir./b dello Stelvii	0,2	-	-
39 del Passo di Aprica	29,1	2,17	879
42 del Tonale (2)	123,4	21,99	1.723
45 bis Gardesana Occidentale	64,3	30,05	1.866
211 della Lomellina (2)	5,5	14,78	2.381
233 Varesina	23,4	31,38	3.351
236 Goitese (2)	26,6	43,32	3.590
301 del Foscagno	37,1	5,56	1.882

segue : LOMBARDIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 4

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
336 dell'Aeroporto della Malpensa	26,6	21,53	1.661
340 Regina	52,6	8,02	608
342 Briantea	84,0	36,09	970
343 Asolana	55,8	24,30	3.704
344 di Porto Ceresio	13,0	3,08	224
394 del Verbano Occidentale	53,0	11,94	1.439
415 Paullese	71,8	96,47	4.301
494 Vigevanese	70,2	27,50	1.702
510 Sebina Orientale	8,8	62,21	6.225
591 Cremasca	66,6	11,58	2.060
596 dir. dei Cairoli	12,6	-	-

(1) = dati TGM 1977
(2) = dati TGM 1975

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 22 Brennero - Modena	186,5	33,81	1.868
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
12 dell'Abetone e del Brennero (1)	110,1	61,22	4.980
38 dello Stelvio	100,0	28,66	2.121
40 del Passo di Resia	31,3	22,91	4.743
41 di Val Monastero	12,0	6,85	2.804
42 del Tonale e della Mendola	41,4	10,69	3.481
43 della Val di Non (1)	30,7	36,21	6.404
44 del Passo di Giovo	20,5	12,69	2.362
44 bis Passo del Rombo	29,5	-	-
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	24,30	3.749
47 della Valsugana	57,1	59,90	5.165

segue : TRENTINO - ALTO ADIGE — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 5

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
48 delle Dolomiti	76,3	15,96	3.067
49 della Pusteria	71,1	42,90	7.386
51 di Alemagna	15,6	16,99	10.047

(1) = dati TGM 1975

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE Provincia di Bolzano

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 22 Brennero - Modena	116,4	29,40	1.776
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
12 dell'Abetone e del Brennero	35,0	46,69	5.609
38 dello Stelvio	100,0	28,66	2.121
40 del Passo di Resia	31,3	22,91	4.743
41 di Val Monastero	12,0	6,85	2.804
44 del Passo di Giovo	20,5	12,69	2.362
44 bis Passo del Rombo	29,5	-	-
49 della Pusteria	71,1	42,69	7.386
51 di Alemagna	15,6	16,99	10.047

Incidentalità equivalente Tab. 2.3.4 6

R e g i o n e : TRENTINO - ALTO ADIGE Provincia di Trento

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI e RACCORDI			
A 22 Brennero - Modena	70,1	42,20	2.243
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
12 dell'Abetone e del Brennero (1)	75,1	66,79	4.900
42 del Tonale e della Mendola	41,4	10,69	3.481
43 della Val di Non (1)	30,7	36,21	6.404
45 bis Gardesana Occidentale	43,1	24,30	3.749
47 della Valsugana	57,1	59,90	5.165
48 delle Dolomiti	76,3	15,96	3.067

(1) = dati TGM 1975

R e g i o n e : VENETO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI e TRAFORI			
A 4 Torino - Trieste	200,5	97,23	3.383
A 13 Bologna - Padova	79,6	43,59	2.980
A 22 Brennero - Modena	60,1	57,58	5.232
A 27 Mestre - Vittorio Veneto	58,9	30,54	7.598
A 28 Portogruaro - Pordenone	8,9	23,64	4.386
A 31 Vicenza - Piovene	36,4	3,73	768
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	-	-
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
10 Padana Inferiore	28,5	11,25	1.093
12 dell'Abetone e del Brennero	41,6	35,57	5.833
13 Pontebbana	63,3	78,04	3.761

Incidentalità equivalente Tab. 2.3.4 7

segue : VENETO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
16 Adriatica	69,5	68,74	5.979
47 della Valsugana	36,7	47,83	3.079
48 delle Dolomiti	45,5	2,40	1.593
50 del Grappa e del Passo Rolle	46,1	77,07	7.887
50 bis del Grappa e del Passo Rolle	13,3	17,28	4.247
51 di Alemagna	74,3	20,58	3.178
245 Castellana (1)	50,1	20,20	1.770
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	3,4	*	*
307 del Santo	50,9	14,06	1.023
309 Romea	71,0	51,58	4.468
348 Feltrina	20,7	23,46	3.380
434 Legnaghese	32,0	21,99	2.695
443 di Adria	22,0	84,99	9.908
499 Rodigina	45,0	64,62	10.293

(1) = dati TGM 1975

R e g i o n e : FRIULI - VENEZIA GIULIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI e TRAFORI			
A 4 Torino - Trieste	59,0	45,74	3.398
A 23 Palmanova - Udine - Tarvisio	62,2	24,62	2.292
A 28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano	12,2	24,07	4.205
Villesse - Gorizia - S. Andrea	17,1	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
13 Pontebbana	165,5	61,30	4.573
14 racc della Venezia Giulia	2,0	-	-
52 Carnica	12,0	2,52	296
52 bis Carnica	32,9	7,73	2.250

segue : FRIULI - VENEZIA GIULIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 8

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
54 del Friuli	57,4	14,84	3.487
56 di Gorizia	37,8	38,65	2.875
251 della Val di Zoldo e Val Cellina	71,4	19,49	6.076
252 di Palmanova	25,4	56,31	9.264
351 di Cervignano	3,9	42,03	11.867
352 di Grado	26,1	49,07	6.098
464 di Spilimbergo	44,9	31,35	3.842

Regione : LIGURIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 6 Torino - Savona	40,0	17,70	1.648
A 7 Milano - Genova	40,3	116,15	5.478
A 10 Ponte S. Luigi - Ventimiglia Genova	158,7	55,79	2.795
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	108,5	55,07	2.753
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	2,5	1,60	152
A 26 Genova - Voltri - Alessandria Gravellona Toce - Fornola - La Spezia	6,9	68,26	4.367
Fornola - La Spezia		*	*
Traforo Bargaglia - Ferriere	4,2	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
1 Via Aurelia	308,4	32,61	1.965
20 del Colle di Tenda e di Valle Roja	17,1	18,07	8.573
28 del Colle di Nava	46,0	6,28	2.514
29 del Colle di Cadibona (1)	28,0	28,51	3.676
45 di Val di Trebbia	61,7	8,65	2.338
330 di Buonviaggio	10,7	46,85	4.763
449 di Diano Marina	3,8	-	-

Regione : EMILIA - ROMAGNA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 9

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 1 Milano - Roma	186,2	134,71	4.052
A 13 Bologna - Padova	47,7	65,71	4.557
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	122,6	97,85	4.175
A 14 dir Diramazione di Ravenna	29,8	13,90	2.179
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	56,2	59,37	5.666
A 21 Torino - Piacenza Brescia	50,6	27,50	2.646
A 21 dir. Diramazione per Fiorenzuola d'Arda	12,0	*	*
A 22 Brennero - Modena	29,7	34,72	2.166
Raccordo tangenziale Nord-Bologna	23,7	28,10	*
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
9 Via Emilia	263,0	50,66	2.679
12 dell'Abetone e del Brennero	90,8	11,93	4.542
16 Adriatica	154,0	99,41	6.009
45 di Val Trebbia (1)	79,4	23,01	6.013
63 del Valico del Cerreto (1)	72,0	20,19	3.445
64 Porrettana (1)	68,4	45,61	6.833
67 Tosco Romagnola	90,1	21,57	3.292
72 di San Marino	10,7	79,81	6.710
309 Romea	55,7	58,86	5.169
343 Asolana	23,2	33,62	2.746
468 di Correggio (1)	38,5	14,08	2.182
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis + S.S. 71)	90,1	24,99	4.530

(1) = dati TGM 1975

Regione: TOSCANA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 10

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 1 Milano - Roma	176,3	78,27	3.041
A 11 Firenze - Lucca - Pisa - Pisa Nord	81,7	104,93	4.356
A 11/12 Lucca - Viareggio	20,8	24,77	1.571
A 12 Genova - Livorno - Roma	64,4	38,86	2.895
A 15 Parma - Cisa - La Spezia	42,3	24,81	2.363
Raccordo Siena - Firenze (1)	56,4	29,64	2.147
Raccordo Bettolle - Perugia	19,1	*	*
Raccordo Arezzo - Battifolle	10,6	*	*
Raccordo di Pistoia	7,8	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
1 Via Aurelia	266,0	100,76	6.396
2 Via Cassia	83,9	14,92	5.104
12 dell'Abetone e del Brennero	77,2	33,47	7.781
12 radd dell'Abetone	12,5	40,88	4.746
63 del Valico del Cerreto (2)	35,7	9,22	2.393
64 Porrettana	31,1	15,42	5.714
67 Tosco - Romagnola	58,6	33,20	4.580
68 di Val Cecina	71,5	11,89	2.055
326 di Rapolano	22,7	1,89	620
439 Sarzanese Valdera	143,7	10,92	2.797
445 della Garfagnana	71,2	6,74	813
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis) (2)	32,8	4,86	1.991
S.G.C. Grosseto - Fano	138,6	*	*
S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno (S.S. 67 + S.S. 1)	97,5	(49,17)	(2.292)

(1) dati TGM 1977
(2) dati TGM 1975
(....) dati stimati

Regione: UMBRIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 11

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 1 Milano - Roma	55,8	77,77	4.050
Raccordo Bettollè - Perugia	41,0	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
3 Via Flaminia (1)	116,2	35,15	
75 Centrale Umbra	25,5	79,00	3.798
77 della Val di Chienti	26,0	27,65	6.500
209 Valnerina	9,8	12,51	5.646
219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	39,08	9.225
318 di Valfabbrica	28,8	10,15	2.637
320 di Cascia	10,8	14,99	12.128
396 di Norcia	6,3	-	-
452 della Contessa	12,0	8,73	3.484
S.G.C. E 45 (S.S. 3 bis)	160,8	22,07	2.016

(1) = dati TGM 1975

Regione: MARCHE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	167,1	46,15	3.204
Raccordo Tolentino Civitanova	34,8	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
3 Via Flaminia (1)	65,2	38,04	7.702
4 Via Salaria (1)	68,9	41,35	5.623
16 Adriatica (1)	168,4	81,86	5.675
76 della Val d'Esino	78,1	47,87	6.213
77 della Val di Chienti	44,7	17,03	2.321
S.G.C. Grosseto - Fano	65,2	*	*

(1) = dati TGM 1975

Regione: LAZIO — Incidentalità equivalente — tab. 2.3.4 — 12

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 1 Milano - Roma	79,5	96,71	3.283
A 2 Roma - Napoli	122,6	130,28	4.702
A 12 Genova - Pisa - Livorno - Roma	65,4	26,64	3.629
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	64,0	53,84	5.334
A 25 Torano - Pescara	2,7	-	.-
G.R.A. Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2	148,08	2.353
Raccordo Roma - A 12 (1)	14,3	50,26	2.957
Diramazione per Fiumicino	4,2	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
1 Via Aurelia	123,0	84,59	5.156
2 Via Cassia	117,6	41,83	6.640
2 bis Via Cassia bis	13,5	-	*
4 Via Salaria	162,4	51,38	4.245
7 Via Appia (2)	68,7	35,51	2.374
7 dir./b Via Appia	5,5	31,33	1.566
82 della Valle del Liri	14,3	18,83	1.180
148 Pontina (*) (2)	114,7	179,91	6.020
156 dei Monti Lepini (2)	55,8	73,01	6.782
214 Maria e Isola Casamari	22,2	85,10	5.175
509 di Forca d'Acero	19,2	18,57	3.110
627 della Vandra	46,7	4,39	604
630 Ausonia	34,8	27,78	*
S.G.C. E 45	5,0	*	*

(1) = dati TGM 1977
(2) = dati TGM 1975
(*) = dati relativi al tratto Roma - Latina = 70,1 Km

Regione: ABRUZZO — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 — 13

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	141,9	20,03	1.570
A 24 Roma - L'Aquila - Teramo	60,9	4,64	708
A 25 Torano - Pescara	112,2	6,18	1.073
Raccordo Pescara - A 25	20,0	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
16	132,8	23,58	2.194
17		17,01	4.545
80		49,26	3.214
82		10,67	4.717

Regione: MOLISE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM $\cdot 10^{-6}$
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	36,1	0,03	4
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
16 Adriatica (1)	35,3	82,29	16.126
17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico (1)	61,0	44,07	13.681
85 Venafrana	35,1	35,63	5.583
87 Sannitica	29,0	24,11	2.830
212 della Val Fortore (1)	21,8	-	-
627 della Vandra	30,6	1,53	1.484
645 della Valle del Tappino	29,8	8,20	2.120

(1) = dati TGM 1975

R e g i o n e : CAMPANIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 14

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 2 Roma - Napoli	79,4	100,70	3.272
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria (1)	171,1	59,88	2.901
A 16 Napoli - Avellino - Canosa	115,2	39,05	4.209
A 30 Caserta - Nola - Salerno	55,3	14,76	1.141
Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,2	52,68	852
Raccordo Salerno - Avellino (2)	30,4	64,15	4.121
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,6	-	-
Raccordo di Benevento	12,7	-	-
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
7 Via Appia (2)	86,3	56,18	3.477
7 quater Domiziana (2)	38,8	94,92	11.182
18 Tirrena Inferiore (2)	147,3	13,98	2.436
85 Venafrana (2)	8,0	10,50	3.316
87 Sannitica (1)	17,7	6,86	7.530
88 dei Due Principati (2)	66,5	13,28	1.414
90 delle Puglie (2)	10,6	-	-
90 bis delle Puglie (1)	45,0	8,02	826
166 degli Alburni (2)	67,2	7,52	1.293
212 della Val Fortore (2)	58,5	10,02	3.342
268 del Vesuvio (2)	25,8	6,96	592

(1) = dati TGM 1977
(2) = dati TGM 1975

R e g i o n e : PUGLIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 15

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 14 Bologna - Ancona - Bari - Taranto	283,9	19,33	2.654
A 16 Napoli - Canosa	57,1	20,75	4,198
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
7 Via Appia	49,1	21,62	2.756
16 Adriatica (1)	345,4	40,78	4.137
17 dell'Appennino Abruzzese	62,6	17,32	7.101
89 Garganica	137,2	17,34	4.676
90 delle Puglie	37,9	21,29	7.424
96 Barese	65,9	36,80	4.919
101 Salentina di Gallipoli	37,8	21,37	2.847
106 Jonica	39,5	74,32	6.459
106 dir. Jonica	6,8	-	-
275 di S. Maria di Leuca	38,9	16,98	2.585
379 Egnazia. (1)	52,2	90,80	20.565
613 Brindisi - Lecce	34,1	12,12	816

(1) = dati TGM 1975

Regione: BASILICATA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 16

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria (1)	29,2	62,66	8.442
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,2	*	*
Raccordo a 3 - Brienza	13,2	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
7 Via Appia	20,6	2,10	1.229
18 Tirrena Inferiore (2)	23,1	1,89	403
92 dell'Appennino Meridionale	7,5	-	-
95 di Brienza	30,0	0,70	243
96 Barese	55,8	0,44	205
103 di Vald'Agri	11,0	23,34	*
106 Jonica (2)	37,0	82,60	10.704
407 Basentana	109,3	20,68	3.868
481 della Valle del Ferro	14,3	-	-
585 Fondo Valle del Noce	32,3	13,92	1.943

(1) = dati TGM 1977
(2) = dati TGM 1975

Regione: CALABRIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 17

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 3 Napoli - Reggio Calabria	294,7	45,75	3.504
Raccordo di Reggio Calabria	5,5	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
18 Tirrena Inferiore (1)	291,5	20,63	3.166
19 delle Calabrie	5,9	24,65	1.230
106 Jonica	415,2	13,76	1.715
280 dei Due Mari	35,3	31,61	2.044
281 del Passo dei Liminai (1)	58,1	0,63	210
481 della Valle del Ferro	34,3	-	-
534 di Gammarota	12,2	3,36	1.426
S.G.C. Paola - Crotone (S.S. 107) (1)	181,3	(3,09)	(989)

(1) = dati TGM 1975
(....) = dati stimati

Regione: SICILIA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 18

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI e TRAFORI			
A 18 Messina - Catania	86,6	49,30	3.793
A 18 dir. Catania Nord - Catania Centro	3,7	*	*
A 19 Palermo - Catania Sud	193,8	33,21	3.710
A 20 Messina - Palermo (Buonfornello)	114,5	45,22	2.975
A 29 Palermo - Mazara del Vallo	119,0	12,90	1.455
A 29 dir. Alcamo - Trapani	47,4	8,04	1.909
Enna -Caltanissetta	9,0	*	*
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
114 Orientale Sicula (1)	155,8	36,22	2.420
115 Sud Occidentale Sicula	384,7	28,69	4.061
117 Centrale Sicula	70,2	6,89	4.731
117 bis Centrale Sicula	46,1	15,44	2.787
121 Catanese	50,8	33,14	4.564
122 bis Agrigentina	3,3	0,61	251
189 della Valle dei Platani	68,5	21,54	4.268
193 di Augusta (1)	9,6	17,02	937
194 Ragusana	46,1	49,39	8.244
417 di Caltagirone	70,2	47,76	9.989
514 di Chiaromonte	35,5	11,50	*
640 di Porto Empedocle	66,0	26,52	3.408

(1) = dati TGM 1975

Regione: SARDEGNA — Incidentalità equivalente — Tab. 2.3.4 19

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lunghezza (Km)	Incidenti equivalenti per Km	Incidenti equivalenti per Km / TGM 10^{-6}
II) STRADE STATALI e STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE			
125 Orientale Sarda	234,1	15,28	3.737
126 Sud Orientale Sarda	30,1	4,90	705
127 Settentrionale Sarda	14,9	11,07	4.643
130 Iglesiente (1)	53,0	16,59	1.323
131 Carlo Felice (1)	229,2	33,95	4.101
131 dir/centr. Nuorese	107,0	0,01	*
133 di Palau	5,5	-	-
133 bis di Palau	17,4	3,46	2.186
195 Sulcitana (1)	97,5	8,19	1.077
198 di Seui e Lanusei	22,5	2,73	1.462
199 di Monti (1)	35,5	5,11	3.082
291 della Nurra (1)	32,5	39,52	8.388
389 di Buddusò e del Correboi	78,1	5,37	3.224
391 di Elmas (1)	1,0	21,00	3.860
597 di Logudoro (1)	42,0	14,35	5.372

(1) = dati TGM 1975

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 1

Regione: PIEMONTE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A5 Torino - M. Bianco	56,4	4.111	1.665	68,07
2. Sistema Tangenziale di Torino	57,2	3.168	722	29,52
3. A4 Torino - Milano	99,2	2.881	435	17,78
4. A21 Torino - PC - Brescia	99,4	2.854	408	16,68
5. A6 Torino - Savona	92,3	2.470	24	0,98
6. A7 Milano - Serravalle - GE	41,4	2.207	- 239	- 9,77
7. A26 Genova - Voltri - AL	106,3	1.227	- 1.219	- 49,84
8. A4/5 Ivrea - Santhià	23,6	652	- 1.794	- 73,34
A26/7 Predosa - Bettole	17,0	*		
A26/4 Stroppiana - Santhià	30,7	*		
Raccordo Torino - Caselle	22,2	*		
Traforo del Frejus	12,8	*		
Media Regionale		2.446		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 456 del Turchino	7,3	27.817	23.171	498,73
2. 25 del Moncenisio	18,3	15.523	10.877	234,12
3. 494 Vigevanese	19,7	13.392	8.746	188,25
4. 24 del Monginevro	16,1	11.066	6.420	138,18
5. 32 Ticinese	32,6	4.804	158	3,40
6. 35 bis dei Giovi	22,7	4.217	- 429	- 9,23
7. 30 di Val Bormida	70,0	3.661	- 985	- 21,20

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 2

Regione: PIEMONTE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
8. 143 Vercellese	32,1	3.009	- 1.637	- 35,23
9. 589 dei Laghi di Avigliana	90,5	2.904	- 1.742	- 37,49
10. 338 di Mongrando	8,0	2.790	- 1.856	- 39,95
11. 33 del Sempione	88,4	2.768	- 1.878	- 40,42
12. 21 della Maddalena	59,7	2.753	- 1.893	- 40,74
13. 211 della Lomellina	14,9	2.726	- 1.920	- 41,33
14. 564 Monregalese	22,8	2.307	- 2.339	- 50,34
15. 28 del Colle di Nava	64,4	2.299	- 2.347	- 50,52
16. 34 del Lago Maggiore	37,8	1.792	- 2.854	- 61,43
17. 142 Biellese	43,9	1.705	- 2.941	- 63,30
18. 31 bis del Monferrato	42,4	1.179	- 3.467	- 74,62
19. 20 del Colle di Tenda	38,4	1.093	- 3.553	- 76,47
20. 11 Padana Superiore	18,5	1.056	- 3.590	- 77,27
21. 231 di Santa Vittoria	74,0	981	- 3.665	- 78,89
22. 229 del Lago d'Orta	60,5	857	- 3.789	- 81,55
23 29 del Colle di Cadibona	106,0	809	- 3.837	- 82,59
24. 596 dir. dei Cairoli	7,4	/	- 4.646	-100,00
32 dir. Ticinese	10,3	*		
419 della Serra	15,8	*		
Media Regionale		4.646		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 3

Regione: VALLE D'AOSTA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1 A5 Torino - M. Bianco	43,6	2.969	0,00	0,00
Traforo del M. Bianco	11,6	*		
Traforo del Gran S. Bernardo	16,3	*		
Media Regionale		2.969		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 26 della Valle d'Aosta	56,2	10.475	2.886	38,02
2. 27 del Gran S. Bernardo	20,8	7.467	- 122	- 1,61
3. 26 dir. della Valle d'Aosta	10,5	4.826	- 2.763	- 36,41
Media Regionale		7.589		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 4

Regione: LOMBARDIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A22 Brennero - Modena	37,7	3.921	1.546	65,09
2. Tangenziale Ovest di Milano	35,0	3.113	738	31,07
3. A21 Torino - PC - Brescia	91,5	2.810	435	18,32
4. A8 Milano - Varese	45,3	2.784	409	17,22
5. A4 Torino - Trieste	158,1	2.659	284	11,96
6. A1 Milano - Roma	55,2	2.289	- 86	- 3,62
7. A7 Milano - Serravalle - GE	52,8	2.210	- 165	- 6,95
8. Tangenziale Est di Milano	34,3	1.439	- 936	- 39,41
9. A9 Lainate - Como - Chiasso	32,4	1.433	- 942	- 39,66
10. A8 dir. Gallarate - Sesto Calende	10,6	1.087	- 1.288	- 54,23
Raccordo Pavia - Bereguardo	9,9	*		
Media Regionale		2.375		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 38 dir./a dello Stelvio	1,7	27.603	24.506	791,28
2. 38 dello Stelvio	124,0	6.580	3.483	112,46
3. 510 Sebina Occidentale	48,8	6.225	3.128	101,00
4. 415 Paullese	71,8	4.301	1.204	38,88
5. 10 Padana Inferiore	83,3	4.052	985	31,80
6. 343 Asolana	55,8	3.704	607	19,60
7. 9 Via Emilia	66,3	3.698	601	19,41

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 5

Regione: LOMBARDIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
8. 236 Goitese	26,6	3.590	493	15,92
9. 233 Varesina	23,4	3.351	254	8,20
10. 211 della Lomellina	5,5	2.381	- 716	- 23,12
11. 36 del Lago di Como e dello Spluga	149,5	2.270	- 827	- 26,70
12. 591 Cremasca	66,6	2.060	- 1.037	- 33,48
13. 301 del Foscagno	37,1	1.882	- 1.215	- 39,23
14. 45 bis Gardesana Occidentale	64,3	1.866	- 1.231	- 39,75
15. 42 del Tonale	123,4	1.723	- 1.374	- 44,37
16. 494 Vigevanese	70,2	1.702	- 1.395	- 45,04
17. 336 dell'Aeroporto della Malpensa	26,6	1.661	- 1.436	- 46,37
18. 394 del Verbano Occidentale	53,0	1.439	- 1.658	- 53,54
19. 342 Briantea	84,0	970	- 2.127	- 68,68
20. 39 del Passo di Aprica	29,1	879	- 2.218	- 71,62
21. 340 Regina	52,6	608	- 2.489	- 80,37
22. 35 dei Giovi	40,6	603	- 2.494	- 80,53
23. 344 di Porto Ceresio	13,0	224	- 2.873	- 92,77
24. 37 del Maloja	10,0	155	- 2.942	- 95,00
25. 33 del Sempione	1,0	54	- 3.043	- 98,26
26. 38 dir./b dello Stelvio	0,2	/	- 3.097	-100,00
27. 596 dir. dei Cairoli	12,6	/	- 3.097	-100,00
Media Regionale		3.097		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 6

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI e TRAFORI				
1. A22 Brennero - Modena	186,5	1.868	0,00	0,00
Media Regionale		1.868		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 51 di Alemagna	15,6	10.047	5.715	131,93
2. 49 della Pusteria	71,1	7.386	3.054	70,50
3. 43 della Val di Non	30,7	6.404	2.072	47,83
4. 47 della Valsugana	57,1	5.165	833	19,23
5. 12 dell'Abetone e del Brennero	110,1	4.980	648	14,96
6. 40 del Passo di Resia	31,3	4.743	411	9,49
7. 45 bis Gardesana Occidentale	43,1	3.749	- 583	- 13,46
8. 42 del Tonale e della Mendola	41,4	3.481	- 851	- 19,64
9. 48 delle Dolomiti	76,3	3.067	- 1.265	- 29,20
10. 41 di Val Monastero	12,0	2.804	- 1.528	- 35,27
11. 44 del Passo di Giovo	20,5	2.362	- 1.970	- 45,48
12. 38 dello Stelvio	100,0	2.121	- 2.211	- 51,04
13. 44 bis del Passo del Rombo	29,5	/	- 4.332	-100,00
Media Regionale		4.332		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 7

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE Provincia di BOLZANO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A22 Brennero - Modena	116,4	1.776	0,00	0,00
Media Provinciale		1.776		
II) STRADE STATALI E STARDE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 51 di Alemagna	15,6	10.047	5.663	129,17
2. 49 della Pusteria	71,1	7.386	3.002	68,48
3. 12 dell'Abetone e del Brennero	35,0	5.609	1.225	27,94
4. 40 del Passo di Resia	31,3	4.743	359	8,19
5. 41 di Val Monastero	12,0	2.804	- 1.580	- 36,04
6. 44 del Passo di Giovo	20,5	2.362	- 2.022	- 46,12
7. 38 dello Stelvio	100,0	2.121	- 2.262	- 51,62
8. 44 bis del Passo del Rombo	29,5	/	- 4.384	- 100,00
Media Provinciale		4.384		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 8

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE Provincia di TRENTO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A22 Brennero - Modena	70,1	2.243	0,00	0,00
Media Provinciale		2.243		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONI				
1. 43 della Val di Non	30,7	6.404	1.943	43,56
2. 47 della Valsugana	57,1	5.165	704	15,78
3. 12 dell'Abetone e del Brennero	75,1	4.900	439	9,84
4. 45 bis Gardesana Occidentale	43,1	3.749	- 712	- 15,96
5. 42 del Tonale e della Mendola	41,4	3.481	- 980	- 21,97
6. 48 delle Dolomiti	76,3	3.067	- 1.394	- 31,25
Media Provinciale		4.461		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 9

Regione: VENETO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A27 Mestre - Vittorio Veneto	58,9	7.598	4.120	118,46
2. A22 Brennero - Modena	60,1	5.232	1.754	50,43
3. A28 Portogruaro	8,9	4.386	908	26,11
4. A4 Torino - Trieste	200,5	3.383	- 95	- 2,73
5. A13 Bologna - Padova	79,6	2.980	- 498	- 14,32
6. A31 Vicenza - Piovene	36,4	768	- 2.710	- 77,92
7. Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	/	- 3.478	-100,00
Media Regionale		3.478		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 499 Rodigina	45,0	10.293	5.906	134,63
2. 443 di Adria	22,0	9.908	5.521	125,85
3. 50 del Grappa e Passo Rolle	46,1	7.887	3.500	79,78
4. 16 Adriatica	69,5	5.979	1.592	36,29
5. 12 dell'Abetone e del Brennero	41,6	5.833	1.446	32,96
6. 309 Romea	71,0	4.468	81	1,85
7. 50 bis del Grappa e Passo Rolle	13,3	4.247	- 140	- 3,19
8. 13 Pontebbana	63,3	3.761	- 626	- 14,27
9. 348 Feltrina	20,7	3.380	- 1.007	- 22,95
10. 51 di Alemagna	74,3	3.178	- 1.209	- 27,56
11. 47 della Valsugana	36,7	3.079	- 1.308	- 29,82
12. 434 Legnaghese	32,0	2.695	- 1.692	- 38,57

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 10

Regione: VENETO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
13. 245 Castellana	50,1	1.770	- 2.617	- 59,65
14. 48 delle Dolomiti	45,5	1.593	- 2.794	- 63,69
15. 10 Padana Inferiore	28,5	1.093	- 3.294	- 75,09
16. 307 del Santo	50,9	1.023	- 3.364	- 76,68
251 del Val di Zoldo e Cellina	3,4	*		
Media Regionale		4.387		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 11

Regione: FRIULI - VENEZIA GIULIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km	scarto risp. alla media	
		TGM	ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A28 Portogruaro - Pordenone	26,4	4.205	907	27,50
2. A4 Torino - Trieste	59,0	3.398	100	3,03
3. A23 Palmanova - Udine - Carnia	62,2	2.292	- 1.006	- 30,50
Villesse - Gorizia - S. Andrea	17,1	*		
Media Regionale		3.298		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONI				
1. 351 di Cervignano	3,9	11.867	7.264	157,81
2. 252 di Palmanova	25,4	9.264	4.661	101,26
3. 352 di Grado	26,1	6.098	1.495	32,48
4. 251 della Val di Zoldo e Cellina	71,4	6.076	1.473	32,00
5. 13 Pontebbana	165,5	4.573	- 30	- 0,65
6. 464 di Spilimbergo	44,9	3.842	- 761	- 16,53
7. 54 del Friuli	57,4	3.487	- 1.116	- 24,25
8. 56 di Gorizia	37,8	2.875	- 1.728	- 37,54
9. 52 bis Carnica	32,9	2.250	- 2.353	- 51,12
10. 52 Carnica	12,0	/	- 4.603	-100,00
Media Regionale		4.603		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 12

Regione: LIGURIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km	scarto risp. alla media	
		TGM	ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A7 Milano - Genova	40,3	5.478	2.612	91,14
2. A26 Genova - Voltri - Alessandria	26,7	4.367	1.501	52,37
3. A10 Ponte S. Luigi - Genova	158,7	2.795	- 71	- 2,48
4. A12 Genova - Pisa - Livorno	108,5	2.753	- 113	- 3,94
5. A6 Torino - Savona	40,0	1.648	- 1.218	- 42,50
6. A15 Parma - Cisa - La Spezia	2,5	152	- 2.714	- 94,70
Fornola - La Spezia	6,9	*		
Traforo Bargagli - Ferriere	4,2	*		
Media Regionale		2.866		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 20 del Colle di Tenda e Valle Roja	17,1	8.573	5.196	151,85
2. 330 di Buonviaggio	10,7	4.763	1.359	39,92
3. 29 del Colle di Cadibona	28,0	3.676	272	7,99
4. 28 del Colle di Nava	46,0	2.514	- 890	- 26,15
5. 45 di Val Trebbia	61,7	2.338	- 1.066	- 31,32
6. 1 Via Aurelia	308,4	1.965	- 1.439	- 42,27
7. 449 di Diano Marina	3,8	/	- 3.404	-100,00
Media Regionale		3.404		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 13

Regione: EMILIA - ROMAGNA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A15 Parma - Cisa - La Spezia	56,2	5.666	2.032	55,92
2. A13 Bologna - Padova	47,7	4.557	923	25,40
3. A14 Bologna - AN - BA - Taranto	122,6	4.175	541	14,89
4. A1 Milano - Roma	186,2	4.052	418	11,50
5. A21 Torino - PC - Brescia	50,6	2.646	- 988	- 27,19
6. A14 dir. Diramazione di Ravenna	29,8	2.179	- 1.455	- 40,04
7. A22 Brennero - Modena	29,7	2.166	- 1.468	- 40,40
A21 dir. per Fiorenzuola d'Arda	12,0	*		
Raccordo Tangenziale Nord - Bologna	23,7	*		
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	*		
Media Regionale		3.234		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONI				
1. 64 Porrettana	68,4	6.833	2.320	51,41
2. 72 di San Marino	10,7	6.710	2.197	48,68
3. 45 di Val Trebbia	79,4	6.013	1.500	33,24
4. 16 Adriatica	154,0	6.009	1.496	33,15
5. 309 Romea	55,7	5.169	656	14,54
6. 12 dell'Abetone e del Brennero	90,8	4.542	29	0,64
7. S.G.C. E45 (S.S. 3 bis + S.S. 71)(1)	90,1	4.530	17	0,38
8. 63 del Valico del Cerreto	72,0	3.445	- 1.068	- 23,66

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 14

Regione: EMILIA - ROMAGNA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
9. 67 Tosco - Romagnola	90,1	3.292	- 1.221	- 27,06
10. 343 Asolana	23,2	2.746	- 1.767	- 39,15
11. 9 Via Emilia	263,0	2.679	- 1.834	- 40,64
12. 468 di Correggio	38,5	2.182	- 2.331	- 51,65
Media Regionale		4.513		

(1) = Dati Stimati

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 15

Regione: TOSCANA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A11 Firenze - Lucca - Pisa Nord	81,7	4.356	1.627	59,62
2. A1 Milano - Roma	176,3	3.041	312	11,43
3. A12 Genova - Livorno	64,4	2.895	166	6,08
4. A15 Parma - Cisa - La Spezia	42,3	2.363	- 366	- 13,41
5. Raccordo Siena - Firenze	56,4	2.147	- 582	- 21,33
6. A11/12 Lucca - Viareggio	20,8	1.571	- 1.158	- 42,43
Raccordo Bettolle - Perugia	19,1	*		
Raccordo Arezzo - Battifolle	10,6	*		
Raccordo di Pistoia	7,8	*		
Media Regionale		2.729		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 12 dell'Abetone e del Brennero	77,2	7.781	4.144	113,94
2. 1 Via Aurelia	266,0	6.396	2.759	75,86
3. 64 Porrettana	31,1	5.714	2.077	57,11
4. 2 Via Cassia	83,9	5.104	1.467	40,34
5. 12 radd. dell'Abetone	12,5	4.746	1.109	30,49
6. 67 Tosco - Romagnola	58,6	4.580	943	25,93
7. 439 Sarzanese - Valdera	143,7	2.797	- 840	- 23,10
8. 63 del Valico del Cerreto	35,7	2.393	- 1.244	- 34,20
9. S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno (1)	97,5	2.292	- 1.345	- 36,98
10. 68 di Val Cecina	71,5	2.055	- 1.582	- 43,50

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 16

Regione: TOSCANA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
11. S.G.C. E45 (S.S. 3 bis) (1)	32,8	1.991	- 1.646	- 45,26
12. 445 della Garfagnana	71,2	813	- 2.824	- 77,65
13. 326 di Rapolano	22,7	620	- 3.017	- 82,95
S.G.C. Grosseto - Fano	138,6	*		
Media Regionale		3.637		

(1) = Dati Stimati

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 17

Regione: UMBRIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A1 Milano - Roma	55,8	4.050	0,00	0,00
Raccordo Bettolle - Perugia	41,0	*		
Media Regionale		4.050		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 320 di Cascia	10,8	12.128	7.171	144,66
2. 219 di Gubbio e Pian d'Assino	44,8	9.225	4.268	86,10
3. 77 della Val di Chienti	26,0	6.500	1.543	31,13
4. 209 Valnerina	9,8	5.646	689	13,90
5. 3 Via Flaminia	116,2	4.136	- 821	- 16,56
6. 75 Centrale Umbra	25,5	3.798	- 1.159	- 23,38
7. 452 della Contessa	12,0	3.484	- 1.473	- 29,72
8. 318 di Valfabbrica	28,8	2.637	- 2.320	- 46,80
9. S.G.C. E45 (S.S. 3 bis) (1)	160,8	2.016	- 2.941	- 59,33
10. 396 di Norcia	6,3	/	- 4.957	-100,00
Media Regionale		4.957		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 18

Regione: MARCHE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI			-	
1. A14 Bologna - AN - BA - Taranto	167,1	3.204	0,00	0,00
Raccordo Tolentino - Civitanova	34,8			
Media Regionale		3.204		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 3 Via Flaminia	65,2	7.702	2.195	39,86
2. 76 di Val d'Esino	78,1	6.213	706	12,82
3. 16 Adriatica	168,4	5.675	168	3,05
4. 4 Via Salaria	68,9	5.623	116	2,11
5. 77 della Val di Chienti	44,7	2.321	- 3.186	- 57,85
S.G.C. Grosseto - Fano	65,2	*		
Media Regionale		5.507		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 19

Regione: LAZIO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A24 Roma - L'Aquila - Teramo	64,0	5.334	2.154	67,74
2. A2 Roma - Napoli	122,6	4.702	1.522	47,86
3. A12 Roma - Civitavecchia	65,5	3.629	449	14,12
4. A1 Milano - Roma	79,5	3.283	103	3,24
5. Raccordo Roma - A12	14,3	2.957	- 223	- 7,01
6. G.R.A. Grande Racc. Anulare di Roma	68,2	2.353	- 827	- 26,01
7. A25 Torano - Pescara	2,7	/	- 3.180	-100,00
Diramazione per Fiumicino	4,2	*		
Media Regionale		3.180		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 156 dei Monti Lepini	55,8	6.782	2.886	74,08
2. 2 Via Cassia	117,6	6.640	2.744	70,43
3. 148 Pontina	114,7	6.020	2.124	54,52
4. 214 Maria e Isola Casamari	22,2	5.175	1.279	32,83
5. 1 Via Aurelia	123,0	5.156	1.260	32,34
6. 4 Via Salaria	162,4	4.245	349	8,96
7. 509 di Forca d'Acero	19,2	3.110	- 786	- 20,17
8. 7 Via Appia	68,7	2.9[illegible]4	- 1.522	- 39,07
9. 7 dir./b Via Appia	5,5	1.566	- 2.330	- 59,80
10. 82 della Valle del Liri	4,3	1.180	- 2.716	- 69,71

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 20

Regione: LAZIO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
11. 627 della Vandra	46,7	604	- 3.292	- 84,50
2 bis Via Cassia bis	13,5	*		
630 Ausonia	34,8	*		
S.G.C. E45	5,0	*		
Media Regionale		3.896		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 21

Regione: ABRUZZO

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A14 Bologna - AN - BA - Taranto	141,9	1.570	453	40,56
2. A25 Torano - Pescara	112,2	1.073	- 44	- 3,94
3. A24 Roma - L'Aquila - Assergi	60,9	708	- 409	- 36,62
Raccordo Pescara - A25	20,0	*		
Media Regionale		1.117		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 82 della Valle del Liri	47,8	4.717	1.049	28,60
2. 17 dell'Appennino Abruzzese	153,9	4.545	877	23,91
3. 80 del Gran Sasso d'Italia	22,1	3.214	- 454	- 12,38
4. 16 Adriatica	132,8	2.194	- 1.474	- 40,19
Media Regionale		3.668		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 22

Regione: MOLISE

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORRDI AUTO-STRADE E RACCORDI				
1. A14 Bologna - AN - BA - Taranto	36,1	4	0,00	0,00
Media Regionale		4		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 16 Adriatica	35,3	16.126	10.151	169,89
2. 17 dell'Appennino Abruzzese	61,0	13.681	7.706	128,97
3. 85 Venafrana	35,1	5.583	- 392	- 6,56
4. 87 Sannitica	29,0	2.830	- 3.145	- 52,64
5. 645 Fondo Valle del Tappino	29,8	2.120	- 3.855	- 64,52
6. 627 della Vandra	30,6	1.484	- 4.491	- 75,16
7. 212 della Val Fortore	21,8	/	- 5.975	-100,00
Media Regionale		5.975		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 23

Regione: CAMPANIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TARFORI				
1. A16 Napoli - Avellino - Canosa	115,2	4.209	1.460	53,11
2. Raccordo Salerno - Avellino	30,4	4.121	1.372	49,91
3. A2 Roma - Napoli	79,4	3.272	523	19,03
4. A3 Salerno - Reggio Calabria	119,5	2.901	152	5,53
5. A30 Caserta - Nola - Benevento	55,3	1.141	- 1.608	- 58,49
6. Tangenziale Est - Ovest di Napoli	20,2	852	- 1.897	- 69,01
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	14,6	*		
Raccordo di Benevento	12,7	*		
Media Regionale		2.749		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 7 quater Domiziana	38,8	11.182	7.963	247,37
2. 87 Sannitica	17,7	7.530	4.311	133,92
3. 7 Via Appia	86,3	3.477	258	8,01
4. 212 della Val Fortore	58,5	3.342	123	3,82
5. 85 Venafrana	8,0	3.316	97	3,01
6. 18 Tirrena Inferiore	147,3	2.436	- 783	- 24,32
7. 88 Dei Due Principati	66,5	1.414	- 1.805	- 56,07
8. 166 degli Alburni	67,2	1.293	- 1.926	- 59,83
9. 90 bis delle Puglie	45,0	826	- 2.393	- 74,34
10. 268 del Vesuvio	25,8	592	- 2.627	- 81,61
11. 90 delle Puglie	10,6	/	- 3.219	-100,00
Media Regionale		3.219		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 24

Regione: PUGLIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media	
			ass.	perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTO-STRADALI E TRAFORI				
1. A16 Napoli - Avellino - Canosa	57,1	4.198	772	22,53
2. A14 Bologna - AN - BA - Taranto	283,9	2.654	- 772	- 22,53
Media Regionale		3.426		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 379 Egnazia	52,2	20.565	15.208	283,89
2. 90 delle Puglie	37,9	7.424	2.067	38,59
3. 17 dell'Appennino Abruzzese	62,6	7.101	1.744	32,56
4. 106 Jonica	39,5	6.459	1.102	20,57
5. 96 Barese	65,9	4.919	- 438	- 8,18
6. 89 Garganica	137,2	4.676	- 681	- 12,71
7. 16 Adriatica	345,4	4.137	- 1.220	- 22,77
8. 101 Salentina di Gallipoli	37,8	2.847	- 2.510	- 46,85
9. 7 Via Appia	49,1	2.756	- 2.601	- 48,55
10. 275 di Santa Maria di Leuca	38,9	2.585	- 2.772	- 51,75
11. 613 Brindisi - Lecce	34,1	816	- 4.541	- 84,77
12. 106 dir. Jonica	6,8	/	- 5.357	-100,00
Media Regionale		5.357		

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 25

R e g i o n e : BASILICATA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A3 Napoli - Salerno - Reggio C.	29,2	8.442	0,00	0,00
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,2	*		
Raccordo A3 - Brienza	13,2	*		
Media Regionale		8.442		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 106 Jonica	37,0	10.704	8.638	418,10
2. 407 Basentana	109,3	3.868	1.802	87,22
3. 585 Fondo Valle del Noce	32,3	1.943	- 123	- 5,95
4. 7 Via Appia	20,6	1.229	- 837	- 40,51
5. 18 Tirrena Inferiore	23,1	403	- 1.663	- 80,49
6. 95 di Brienza	30,0	243	- 1.823	- 88,24
7. 96 Barese	55,8	205	- 1.861	- 90,08
8. 481 della Valle del Ferro	14,3	/	- 2.066	-100,00
9. 92 dell'Appennino Meridionale	7,5	/	- 2.066	-100,00
103 di Val d'Agri	11,0	*		
Media Regionale		2.066		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 26

R e g i o n e : CALABRIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A3 Napoli - Salerno - Reggio C.	294,7	3.504	0,00	0,00
Raccordo Reggio Calabria	5,5	*		
Media Regionale		3.504		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 18 Tirrena Inferiore	291,5	3.166	1.818	134,87
2. 280 dei Due Mari	35,3	2.044	696	51,63
3. 106 Jonica	415,2	1.715	367	27,23
4. 534 di Gammarota	12,2	1.426	78	5,79
5. 19 delle Calabrie	5,9	1.230	- 118	- 8,75
6. S.G.C.Paola - Crotone (1)	181,3	989	- 359	- 26,63
7. 281 del Passo dei Liminai	58,1	210	- 1.138	- 84,42
8. 481 della Valle del Ferro	34,3	/	- 1.348	-100,00
Media Regionale		1.348		

(1) = Dati Stimati

Incidentalità equivalente comparata Tab. 2.3.5 27

Regione: SICILIA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
I) AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI				
1. A18 Messina - Catania	86,6	3.793	1.025	37,03
2. A19 Palermo - Catania Sud	193,8	3.710	942	34,03
3. A20 Messina - Rocca di Caprileone	97,7	2.975	207	7,48
4. A29 dir. Alcamo - Trapani	47,4	1.909	- 859	- 31,03
5. A29 Palermo - Mazara del Vallo	119,0	1.455	- 1.313	- 47,43
A18 dir. Catania Nord - Centro	3,7	*		
Enna - Caltanissetta	9,0	*		
Media Regionale		2.768		
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 417 di Caltagirone	70,2	9.989	5.838	140,64
2. 194 Ragusana	46,1	8.244	4.093	98,60
3. 117 Centrale Sicula	70,2	4.731	580	13,97
4. 121 Catanese	50,8	4.564	413	9,95
5. 189 della Valle dei Platani	68,5	4.268	117	2,82
6. 115 Sud Occidentale Sicula	384,7	4.061	- 90	- 2,17
7. 640 di Porto Empedocle	66,0	3.408	- 743	- 17,90
8. 117 bis Centrale Sicula	46,1	2.787	- 1.364	- 32,86
9. 114 Orientale Sicula	155,8	2.420	- 1.731	- 41,70
10. 193 di Augusta	9,6	937	- 3.214	- 77,43
11. 122 bis Agrigentina	3,3	251	- 3.900	- 93,95
514 di Chiaromonte	66,0	*		
Media Regionale		4.151		

Incidentalità equivalente comparata tab. 2.3.5 28

Regione: SARDEGNA

VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	Lungh. (Km)	Inc. equiv. per Km TGM	scarto risp. alla media ass.	scarto risp. alla media perc.
II) STRADE STATALI E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE				
1. 291 della Nurra	32,5	8.388	5.305	172,07
2. 597 di Logudoro	42,0	5.372	2.289	74,25
3. 127 Settentrionale Sarda	14,9	4.643	1.560	50,60
4. 131 Carlo Felice	229,2	4.101	1.018	33,02
5. 391 di Elmas	1,0	3.860	777	25,20
6. 125 Orientale Sarda	234,1	3.737	654	21,21
7. 389 di Buddusò e Correboi	78,1	3.224	141	4,57
8. 199 di Monti	35,5	3.082	- 1	- 0,03
9. 133 bis di Palau	17,4	2.186	- 897	- 29,10
10. 198 di Seui e Lanusei	22,5	1.462	- 1.621	- 52,58
11. 130 Iglesiente	53,0	1.323	- 1.760	- 57,09
12. 195 Sulcitana	97,5	1.077	- 2.006	- 65,07
13. 126 Sud Occidentale Sarda	30,1	705	- 2.378	- 77,13
14. 133 di Palau	5,5	/	- 3.083	-100,00
131 dir./centr. Nuorese	107,0	*		
Media Regionale		3.023		

2.4 Il territorio

La pianificazione della viabilità è componente essenziale della pianificazione del territo rio; ciò comporta che la definizione della rete viaria di grande comunicazione non può nè dève prescindere dagli altri elementi del sistema territoriale, dovendosi riguardare anche la rete pri maria in rapporto a finalità connesse ad esigenze di assetto e di sviluppo del territorio nazionale, anche in termini del disegno di rete teso a perequare le condizioni di accessibilità.

La interazione fra territorio e rete viaria mira alla costituzione di un sistema strutturale di mobilità che sia al momento stesso continuo e comunicante, e concepisca la rete e gli interventi sulla stessa in chiave finalizzata rispetto agli obiettivi generali di sviluppo.

Il riferimento territoriale, nel discorso dei parametri economici sviluppati al presente ca pitolo, si distacca come impostazione dalle elabo razioni finora condotte poichè assomma valenze e volutive di sviluppo a considerazione statistiche di serie storica passata. Proprio nell'anali si dei fattori territoriali si colloca l'anello di congiunzione fra la sostanziale staticità dei dati di base della situazione attuale e la fonda mentale dinamicità di un processo di piano teso al prossimo decennio.

Nella lunga e articolata istruttoria svilup pata in collaborazione con le Regioni, cui per leg ge compete la gestione del territorio, si sono acquisite moltissime ricerche e proiezioni tematiche, che hanno consolidato un processo di scelta politi ca e amministrativa per il prossimo decennio, in modo da affinare su scala regionale lo scenario di riferimento della proiezione di investimenti infra strutturali.

La lettura dell'importante mole di documentalità acquisita attraverso l'istruttoria viene ri portata, a livello di sintesi finalizzata, nelle schede sinottiche di analisi delle singole strade di grande comunicazione; alle quali si rimanda per

tanto per la specificazione di contenuti ed elementi di giudizio mirati alle scelte del Piano Decennale. Sono stati in particolare riportati gli aspetti essenziali del riequilibrio e della decongestione delle aree più addensate, si sono enucleate le finalità di supporto ad attività produttive, si sono analizzate le prospettive per le attività turistiche in essere ed in progetto, in modo cioè da garantire la più vasta panoramica di raffronto fra programmazione di investimenti viari e dinamica di fenomeni localizzativi, sia demografici sia strutturali sia produttivi.

La base documentale ottenuta ha consentito, non soltanto nelle grandi linee ma anche e soprattutto nel dettaglio delle singole arterie, di integrare nel concreto la pianificazione della grande viabilità con la pianificazione dei sottosistemi territoriali che determinano mobilità effettiva o potenziale.

Nel presente capitolo vengono pertanto riportate soltanto alcune tra le elaborazioni svolte ed acquisite, riportando in particolare soltanto quelle a carattere più generale in funzione propedeutica a successive elaborazioni finalizzate; non va difatti trascurata la costante attenzione nel garantire al Piano Decennale adeguati supporti non soltanto di indirizzo e di verifica concettuale, bensì anche di contenuto numerico quantitativo e definito in rapporto alle esigenze perequative degli investimenti sull'intero territorio nazionale.

Una prima elaborazione riguarda la struttura demografica del territorio, analizzando congiuntamente la diffusione di popolazione e addetti al fine di evidenziare, su scala di riferimento provinciale, i principali poli insediativi anche in raffronto ai comuni capoluogo.

Ciò consente di cogliere un'indicazione sintetica e significativa in merito al peso e alla rilevanza del capoluogo rispetto al restante territorio provinciale, sia per entità demografica sia per potenzialità produttiva, definendo in dettaglio la esistenza di concentrazioni nodali di domanda di mobilità negli ambiti della maglia infrastrutturale, e quindi di mobilità interpolo concentrata.

Quale elemento unitario di sintesi del riferimento insediativo e produttivo congiuntamente considerato, si è proposto nelle Tabb. 2.4.1 l'indicatore rappresentato dalla radice quadrata della somma di popolazione e addetti divisa per mille, così definendo il peso tra le diverse aree provinciali e il nucleo del capoluogo, rispetto alle esigen-

ze diffuse del territorio provinciale. Quanto più i due indici si presentano vicini come valore, tanto maggiore risulta tendenzialmente la propensione a concentrare la domanda di mobilità sui poli attrattori, mentre in caso contrario si evidenzia la necessità di una infrastrutturazione viaria a maglia più diffusa.

L'analisi del dato consente la immediata percezione delle principali realtà metropolitane e quindi una visione comparata all'intero territorio nazionale delle incidenze specifiche delle singole realtà territoriali.

Per esemplificare ulteriormente tali riscontri statistici negli allegati grafici E si sono visualizzati, con riferimento al censimento 1981 adottato per le tabelle, i pesi assoluti e relativi di demografia e livello occupazionale, nonchè del rapporto esistente tra le due grandezze.

Il quadro complessivo emergente dalla distribuzione su scala provinciale conferma e specializza in linea generale le risultanze desunte dall'analisi parametrica di base del precedente punto 1.6; va solo sottolineato come si sia mantenuto nella presente trattazione un livello di indagine in termini assoluti, finalizzato implicitamente alla rete di grande comunicazione.

Tab. 2.4.1 1 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Piemonte :						
Torino	2.324.373	890.850	57	1.103.520	462.301	40
Vercelli	394.642	151.498	23	51.975	18.939	8
Novara	505.351	180.759	26	101.635	42.703	12
Cuneo	545.507	73.461	27	55.385	28.440	9
Asti	214.055	60.535	17	76.950	27.678	10
Alessandria	463.434	155.811	25	100.518	38.713	12
Valle d'Aosta :						
Aosta	112.662	38.360	12	37.682	15.621	7
Lombardia :						
Varese	786.228	309.091	33	90.285	42.623	12
Como	774.269	290.483	33	95.183	46.636	12
Sondrio	173.356	50.934	15	22.775	11.186	6
Milano	4.038.702	1.675.393	76	1.634.638	819.885	50
Bergamo	893.289	326.174	35	121.846	56.525	13
Brescia	1.013.313	375.752	37	206.460	97.917	17
Pavia	511.948	164.818	26	85.056	36.087	11
Cremona	331.687	110.701	21	80.758	35.187	11
Mantova	375.861	129.184	22	60.932	31.223	10

Tab. 2.4.1 2 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Trentino-A. Adige :						
Bolzano	429.283	154.249	24	104.606	44.029	12
Trento	441.192	148.566	24	98.833	43.328	12
Veneto :						
Verona	769.719	272.590	32	261.208	105.698	19
Vicenza	723.867	287.419	32	113.931	52.971	13
Belluno	218.236	70.938	17	36.513	14.940	7
Treviso	717.505	255.576	31	87.069	37.638	11
Venezia	823.690	270.198	33	332.775	134.639	22
Padova	803.986	278.850	33	231.337	95.726	18
Rovigo	252.604	76.333	18	51.708	A19.899	8
Friuli-V. Giulia :						
Pordenone	274.342	97.849	19	51.369	25.553	9
Udine	528.494	185.034	27	101.264	48.447	12
Gorizia	144.514	47.122	14	41.325	16.178	8
Trieste	282.579	100.129	20	251.380	89.954	18

Tab. 2.4.1 3 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Liguria :						
Imperia	223.249	58.355	17	41.838	13.612	7
Savona	296.665	97.396	20	75.069	25.942	10
Genova	1.038.615	347.120	37	760.300	274.940	32
La Spezia	240.526	64.661	17	115.215	39.493	12
Emilia-Romagna :						
Piacenza	277.249	92.636	19	108.177	42.358	12
Parma	396.857	151.760	23	176.750	79.777	16
Reggio Emilia	410.975	163.155	24	129.893	55.642	14
Modena	593.372	255.717	29	179.933	83.170	16
Bologna	925.102	399.790	36	455.853	212.061	26
Ferrara	381.422	118.847	22	150.265	52.421	14
Ravenna	357.708	129.225	22	137.597	54.221	14
Forlì	596.803	211.016	28	109.815	42.035	12

Tab. 2.4.1 4 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Toscana :						
Massa - Carrara	202.438	56.242	16	65.726	42.117	10
Lucca	381.840	124.643	23	90.097	31.824	11
Pistoia	264.877	93.075	19	93.516	28.976	11
Firenze	1.202.331	470.113	41	453.293	185.939	25
Livorno	345.275	112.536	21	175.371	54.491	15
Pisa	387.751	138.014	23	104.334	40.611	12
Arezzo	311.470	107.853	20	91.535	37.021	11
Siena	254.514	85.160	18	61.888	24.726	9
Grosseto	220.431	59.841	17	69.556	24.067	10
Umbria :						
Perugia	578.138	179.341	28	142.522	52.129	14
Terni	225.850	64.483	17	111.401	36.929	12
Marche :						
Pesaro - Urbino	333.055	112.460	21	90.147	40.609	11
Ancona	433.088	151.720	24	106.421	44.935	12
Macerata	292.222	101.034	20	43.847	17.571	8
Ascoli Piceno	350.961	127.371	22	54.193	20.524	9

Tab. 2.4.1 5 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Lazio :						
Viterbo	267.985	57.572	18	57.830	17.493	9
Rieti	142.047	31.449	13	43.045	12.668	7
Roma	3.675.773	1.059.358	69	2.830.569	888.215	61
Latina	427.432	106.972	23	92.674	30.402	11
Frosinone	457.444	119.122	24	44.688	21.892	8
Abruzzi :						
L'Aquila	290.400	70.815	19	63.455	22.929	9
Teramo	269.772	76.406	19	50.864	16.991	8
Pescara	285.503	75.164	19	131.345	42.140	13
Chieti	369.461	92.370	21	55.207	21.413	9
Molise :						
Isernia	90.344	18.002	10	18.794	6.397	5
Campobasso	234.397	51.357	17	48.291	17.958	8

Tab. 2.4.1 6 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Campania :						
Caserta	745.605	125.249	30	66.754	20.949	9
Benevento	285.566	45.587	18	61.443	17.388	9
Napoli	2.947.982	586.362	59	1.210.503	307.109	39
Avellino	428.484	73.141	22	56.120	20.352	9
Salerno	1.000.661	200.654	35	157.243	46.555	14
Puglia :						
Foggia	678.652	120.889	28	157.126	42.969	14
Bari	1.456.225	331.027	42	370.781	121.412	22
Taranto	567.888	120.583	26	242.774	78.082	18
Brindisi	388.434	70.125	21	88.947	28.002	11
Lecce	758.399	138.919	30	91.265	32.473	11
Basilicata :						
Potenza	402.109	75.332	22	65.388	27.094	10
Matera	201.850	43.140	16	51.000	15.011	8

Tab. 2.4.1 7 POLI INSEDIATIVI PROVINCIALI

Province	Dati provinciali '81			Dati '81 Comuni Capoluogo		
	A popolazione residente	B addetti	$\sqrt{\frac{A+B}{1000}}$	C popolazione residente	D addetti	$\sqrt{\frac{C+D}{1000}}$
Calabria :						
Cosenza	734.806	122.763	29	105.806	30.368	12
Catanzaro	731.257	119.447	29	100.637	25.755	11
Reggio Calabria	564.442	87.656	26	171.324	33.756	14
Sicilia :						
Trapani	418.878	72.355	22	71.430	17.843	9
Palermo	1.191.139	226.252	38	699.691	162.452	29
Messina	657.149	121.252	38	699.691	162.452	29
Agrigento	462.807	61.793	23	51.931	15.170	8
Caltanissetta	283.109	44.132	18	60.713	14.132	9
Enna	189.764	26.796	15	27.705	8.509	6
Catania	999.862	188.231	34	378.521	103.055	22
Ragusa	268.122	44.588	18	63.898	15.883	9
Siracusa	392.757	77.576	22	117.689	27.810	12
Sardegna :						
Sassari	431.419	101.687	23	118.158	34.894	12
Nuoro	273.009	52.283	18	35.903	11.187	7
Oristano	154.314	26.651	13	29.085	10.207	6
Cagliari	727.217	157.767	30	232.785	75.054	18

Il quadro conoscitivo connesso ai fattori demografici è stato ulteriormente verificato in chiave dinamica tendenziale con riferimento ai flussi migratori interni fra le regioni italiane, desumendo i dati da uno studio condotto su base ISTAT dall'Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia.

Nelle Tabb. 2.4.2 - 2.4.7 si sono riportati i tassi di immigrazione, di emigrazione e di migrazione netta ogni 1.000 residenti, distinguendo il dato per Regione con serie storica compresa fra il 1965 e il 1980. Si sono poi ordinate le Regioni secondo i valori dei tre tassi demografici su esposti.

Tale indagine mira a focalizzare le dinamiche di riequilibrio su scala nazionale, dimostrando la tendenzialità in essere del flusso migratorio interno e quindi dello spostamento tendenziale della domanda di mobilità lungo la rete di grande comunicazione; i tassi di immigrazione mostrano al riguardo concentrazioni molto evidenti nelle regioni Nord Occidentali, in Toscana e in Emilia Romagna. I tassi sono scesi nettamente nelle regioni di tradizionale immigrazione (Piemonte, Valle d'Aosta, Veneto e Liguria) mentre al contrario sono in aumento in regione tradizionalmente deficitarie nel saldo migratorio (Campania, Calabria, Abruzzi, Molise e Sicilia)

Conseguentemente nel quindicennio in esame (Tabb. 2.4.3) hanno migliorato la posizione alcune regioni come la Sardegna e la Campania e pur se con minor evidenza Sicilia e Calabria, pur mantenendo i più alti tassi di immigrazione, hanno visto discendere notevolmente i propri valori.

Se si esaminano i tassi di emigrazione si osserva un calo nei valori relativi a quasi tutte le Regioni con le sole eccezioni di Campania e Lazio (Tabb. 2.4.4 e 2.4.5). Nelle Tabb. 2.4.6 e 2.4.7 elaborate sui tassi di migrazione netta si ritrova la crescita evidente di regioni con saldi positivi e chiara modifica di distribuzione territoriale in ambito nazionale. Alle classiche zone Nord-Occidentali (Piemonte, Lombardia e Liguria), al Lazio, alla Toscana, alla Emilia-Romagna, si sono aggiunte altre zone emergenti come il Veneto, il Trentino Alto-Adige, l'Umbria, le Marche, gli Abruzzi, il Molise. Solo nell'Italia Meridionale e Insulare permangono saldi migratori fondamentalmente negativi.

L'aspetto essenziale che si coglie in ordine alla dinamica tendenziale della mobilità italiana connessa ai fattori insediativi, sia per le regioni a saldo migratorio positivo sia negativo,

Tab. 2.4.2 Tassi di immigrazione (per 1.000 residenti) *

Regioni	1965	1970	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Piemonte - Valle d'Aosta	42.2	45.6	36.9	41.7	35.5	29.5	29.2	27.9	27.8	28.0	30.5
Liguria	28.6	29.1	25.8	31.5	25.9	21.9	20.4	19.3	19.4	19.8	22.2
Lombardia	38.0	37.6	29.1	30.7	31.2	26.5	25.8	27.2	24.4	24.8	25.5
Trentino - Alto Adige	25.5	26.0	23.9	24.0	23.6	20.6	19.4	18.8	17.8	18.0	19.8
Veneto	26.8	28.4	25.8	27.2	25.0	22.2	21.0	20.9	20.7	20.7	22.4
Friuli - Venezia Giulia	26.6	28.3	26.8	26.6	26.6	23.7	23.0	22.2	20.5	21.4	23.0
Emilia Romagna	28.9	31.3	25.9	27.5	25.8	22.3	21.0	21.2	21.4	21.2	22.4
Toscana	29.5	31.0	25.9	26.7	25.7	21.1	20.6	20.1	19.8	20.5	21.7
Umbria	20.4	21.2	19.6	22.6	20.1	17.3	16.7	15.8	16.0	16.6	18.3
Marche	24.6	28.3	23.9	25.0	23.3	20.0	19.2	19.2	19.0	20.0	21.2
Lazio	25.5	24.6	19.1	23.0	23.5	21.1	18.6	17.6	17.8	16.9	22.3
Abruzzi e Molise	23.4	24.5	24.5	29.2	25.2	22.7	21.7	20.6	20.3	21.4	24.0
Campania	23.2	24.2	25.4	26.5	24.3	22.8	21.4	20.8	20.6	21.0	24.4
Puglia	19.7	18.3	20.5	21.7	19.1	17.7	17.1	15.9	15.7	15.7	17.4
Basilicata	20.4	19.4	27.3	22.7	19.9	19.2	18.1	17.1	16.2	16.3	17.4
Calabria	20.4	18.6	22.0	23.1	21.0	21.2	19.9	18.7	17.8	18.5	20.8
Sicilia	21.7	19.9	24.1	24.7	22.5	21.3	18.6	18.5	18.7	18.8	21.8
Sardegna	27.4	25.0	27.3	26.9	26.4	23.8	22.9	22.4	21.2	21.3	24.6

* = Movimento interno nazionale

conferma una più ridotta mobilità di scenario della popolazione, attenuando o annullando addirittura in prospettiva decennale la dinamica migratoria.

A completamento della finalizzazione della indagine sul territorio si è ampliato il riscontro demografico su scala provinciale, suddividendo per omogeneità espositiva l'Italia in cinque aggregazioni corrispondenti alle regioni Nord-Occidentali, Nord-Orientali, Centrali, Meridionali e Insulari.

Nelle Tabb. 2.4.8 si sono riportati, relativamente agli anni 1972 e 1978, gli immigrati, gli emigrati, il saldo migratorio, e il tasso migratorio netto ogni 1.000 residenti. Per l'anno 1978 si è anche calcolato l'indice migratorio, vale a dire il rapporto percentuale fra la differenza e la somma dei movimenti di immigrazione ed emigrazione, il quale indice se positivo segnala un'attrazione della provincia verso il resto del territorio, se negativo segnala la tendenza opposta. Anche in quest'ultima tabella si ritraggono, nonostante la maggiore disaggregazione, osservazioni di fondo che confermano lo scenario di staticità migratoria tendenziale.

La graficizzazione di tali elementi salienti viene infine riportata nelle Figg. 2.4.1 e 2.4.2.

Tab. 2.4.3 Ordinamento delle regioni secondo il valore del tasso di immigrazione (per 1.000 residenti) *

R e g i o n i	1965	R e g i o n i	1970	R e g i o n i	1975	R e g i o n i	1980
Piemonte Val d'Aosta	42.2	Piemonte Val d'Aosta	45.6	Piemonte Val d'Aosta	29.5	Piemonte Val d'Aosta	30.5
Lombardia	38.0	Lombardia	37.6	Lombardia	26.5	Lombardia	25.5
Toscana	29.5	Emilia Romagna	31.3	Sardegna	23.8	Sardegna	24.6
Emilia Romagna	28.9	Toscana	31.0	Friuli Venezia Giulia	23.7	Campania	24.4
Liguria	28.6	Liguria	29.1	Campania	22.8	Abruzzi e Molise	24.0
Sardegna	27.4	Veneto	28.4	Abruzzi e Molise	22.7	Friuli Venezia Giulia	23.0
Veneto	26.8	Friuli Venezia Giulia	28.3	Emilia Romagna	22.3	Veneto	22.4
Friuli Venezia Giulia	26.6	Marche	28.3	Veneto	22.2	Emilia Romagna	22.4
Trentino Alto Adige	25.5	Trentino Alto Adige	26.0	Liguria	21.9	Liguria	22.2
Lazio	25.5	Sardegna	25.0	Sicilia	21.3	Lazio	22.2
Màrche	24.6	Lazio	24.6	Calabria	21.2	Sicilia	21.8
Abruzzi e Molise	23.4	Abruzzi e Molise	24.5	Toscana	21.1	Toscana	21.7
Campania	23.2	Campania	24.2	Lazio	21.1	Marche	21.2
Sicilia	21.7	Umbria	21.2	Trentino Alto Adige	20.6	Calabria	20.8
Umbria	20.4	Sicilia	19.9	Marche	20.0	Trentino Alto Adige	19.8
Basilicata	20.4	Basilicata	19.4	Basilicata	19.2	Umbria	18.3
Calabria	20.4	Calabria	18.6	Puglia	17.7	Puglia	17.4
Puglia	19.7	Puglia	18.3	Umbria	17.3	Basilicata	17.4

* = movimento interno nazionale

Tab. 2.4.4 Tassi di emigrazione (per 1.000 residenti) *

R e g i o n i	1965	1970	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Piemonte - Valle d'Aosta	41.2	36.3	33.9	32.8	32.3	29.2	28.6	27.6	27.1	27.5	31.1
Liguria	24.9	24.7	22.7	27.1	24.6	19.8	19.1	18.7	18.6	19.0	21.9
Lombardia	35.0	30.8	26.6	26.9	28.1	25.2	25.5	24.4	23.7	24.4	25.3
Trentino - Alto Adige	27.1	27.1	24.4	23.1	23.0	20.1	19.6	18.6	18.2	17.7	19.7
Veneto	27.3	28.1	24.6	24.4	22.9	20.9	19.7	19.6	19.4	19.5	21.1
Friuli - Venezia Giulia	26.1	26.7	23.9	23.0	23.5	21.3	22.0	20.5	18.7	19.4	20.8
Emilia Romagna	29.0	28.4	22.8	23.4	22.5	19.6	18.4	18.2	18.5	18.7	19.4
Toscana	28.2	27.1	22.1	22.2	21.1	18.5	18.0	17.3	17.2	17.6	19.0
Umbria	24.8	25.3	18.4	20.1	18.3	15.6	14.7	13.7	14.1	13.9	15.9
Marche	27.9	29.6	25.5	24.0	22.2	19.2	17.8	17.4	17.2	17.8	19.1
Lazio	19.9	20.2	20.1	18.6	20.2	19.0	17.6	15.8	15.3	16.4	20.2
Abruzzi e Molise	27.0	28.6	24.6	27.0	25.1	23.1	21.7	20.7	20.7	21.0	23.1
Campania	25.4	30.9	30.2	28.8	27.3	25.1	23.6	23.3	23.1	23.4	27.0
Puglia	21.6	25.6	23.1	22.7	20.8	18.9	18.0	17.6	17.7	17.9	18.8
Basilicata	26.5	36.7	32.5	30.4	27.6	25.1	23.8	23.2	22.2	21.9	22.7
Calabria	26.1	31.3	30.7	28.4	25.6	25.1	23.6	23.3	21.8	21.8	24.1
Sicilia	23.6	27.5	27.2	25.4	24.6	23.0	20.1	20.3	19.8	19.9	23.2
Sardegna	30.3	20.9	27.1	26.2	26.2	24.0	23.5	22.7	22.7	22.5	25.2

* = Movimento interno nazionale

Tab. 2.4.5 Tassi di migrazione netta (per 1.000 residenti) *

R e g i o n i	1965	1070	1072	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Piemonte - Valle d'Aosta	+1.0	+9.3	+3.0	+8.9	+3.2	+0.3	+0.6	+0.3	+0.7	+0.5	-0.6
Liguria	+3.7	+4.4	+3.1	+4.4	+1.3	+2.1	+1.3	+0.6	+0.8	+0.8	+0.3
Lombardia	+3.0	+6.8	+2.5	+3.8	+3.1	+1.3	+0.3	+2.8	+0.7	+0.4	+0.2
Trentino - Alto Adige	-1.6	-1.1	-0.5	+0.9	+0.6	+0.5	-0.2	+0.2	-0.4	+0.3	+0.1
Veneto	-0.5	+0.3	+1.2	+2.8	+2.1	+1.3	+1.3	+1.3	+1.3	+1.2	+1.3
Friuli - Venezia Giulia	+0.5	+1.6	+2.9	+3.6	+3.1	+2.4	+1.0	+1.7	+1.8	+2.0	+2.2
Emilia Romagna	-0.1	+2.9	+3.1	+4.1	+3.3	+2.7	+2.6	+3.0	+2.9	+2.5	+3.0
Toscana	+1.3	+3.9	+3.8	+4.5	+4.6	+2.6	+2.6	+2.8	+2.6	+2.9	+2.7
Umbria	-4.4	-4.1	+1.2	+2.5	+1.8	+1.7	+2.0	+2.1	+1.9	+2.7	+2.4
Marche	-3.3	-1.3	-1.6	+1.0	+1.1	+0.8	+1.4	+1.8	+1.8	+2.2	+2.1
Lazio	+5.6	+4.4	-1.0	+4.4	+3.3	+2.1	+1.0	+1.8	+2.5	+0.5	+2.1
Abruzzi eMolise	-3.6	-4.1	-0.1	+2.2	+0.1	-0.4	0	-0.1	-0.4	+0.4	+0.9
Campania	-2.2	-6.7	-4.8	-2.3	-3.0	-2.3	-2.2	-2.5	-2.5	-2.4	-2.6
Puglia	-1.9	-7.3	-2.6	-1.0	-1.7	-1.2	-0.9	-1.7	-2.0	-2.2	-1.4
Basilicata	-6.1	-17.3	-5.2	-7.7	-7.7	-5.9	-5.7	-6.1	-4.0	-5.6	-5.3
Calabria	-5.7	-12.7	-8.7	-5.3	-4.6	-3.9	-3.7	-4.6	-4.0	-3.3	-3.3
Sicilia	-1.9	-7.6	-3.1	-0.7	-2.1	-1.7	-1.5	-1.8	-1.1	-1.1	-1.4
Sardegna	-2.9	-5.9	+0.2	+0.7	+0.2	-0.2	-0.6	-0.3	-1.5	-1.2	-0.6

* = Movimento interno nazionale

Tab. 2.4.6 Ordinamento delle regioni secondo il valore del tasso di emigrazione (per 1.000 residenti) *

R e g i o n i	1965	R e g i o n i	1970	R e g i o n i	1975	R e g i o n i	1980
Piemonte Val d'Aosta	41.2	Basilicata	36.7	Piemonte Val d'Aosta	29.2	Piemonte Val d'Aosta	31.1
Lombardia	35.0	Piemonte Val d'Aosta	36.3	Lombardia	25.2	Campania	27.0
Sardegna	30.3	Calabria	31.3	Campania	25.1	Lombardia	25.3
Emilia Romagna	29.0	Campania	30.9	Basilicata	25.1	Sardegna	25.2
Toscana	28.2	Sardegna	30.9	Calabria	25.1	Calabria	24.1
Marche	27.9	Lombardia	30.8	Sardegna	24.0	Sicilia	23.2
Veneto	27.3	Marche	29.6	Abruzzi e Molise	23.1	Abruzzi e Molise	23.1
Trentino Alto Adige	27.1	Abruzzi e Molise	28.6	Sicilia	23.0	Basilicata	22.7
Abruzzi e Molise	27.0	Emilia Romagna	28.4	Friuli Venezia Giulia	21.3	Liguria	21.9
Basilicata	26.5	Veneto	28.1	Veneto	20.9	Veneto	21.1
Friuli Venezia Giulia	26.1	Sicilia	27.5	Trentino Alto Adige	20.1	Friuli Venezia Giulia	20.8
Calabria	26.1	Trentino Alto Adige	27.1	Liguria	19.8	Lazio	20.2
Campania	25.4	Toscana	27.1	Emilia Romagna	19.6	Trentino Alto Adige	19.7
Liguria	24.9	Friuli Venezia Giulia	26.7	Marche	19.2	Emilia Romagna	19.4
Umbria	24.8	Puglia	25.6	Lazio	19.0	Marche	19.1
Sicilia	23.6	Umbria	25.3	Puglia	18.9	Toscana	19.0
Puglia	21.6	Liguria	24.7	Toscana	18.5	Puglia	18.8
Lazio	19.9	Lazio	20.2	Umbria	15.6	Umbria	15.9

* = Movimento interno nazionale

Tab. 2.4.7 Ordinamento delle regioni secondo il valore del tasso di migrazione netta: immigrati-emigrati (per 1.000 residenti) *

Regioni	1965	Regioni	1971	Regioni	1975	Regioni	1980
Lazio	+5.6	Piemonte Val d'Aosta	+9.3	Emilia Romagna	+2.7	Emilia Romagna	+3.0
Liguria	+3.7	Lombardia	+6.8	Toscana	+2.6	Toscana	+2.7
Lombardia	+3.0	Liguria	+4.4	Friuli Venezia Giulia	+2.4	Umbria	+2.4
Toscana	+1.3	Lazio	+4.4	Liguria	+2.1	Friuli Venezia Giulia	+2.2
Piemonte	+1.0	Toscana	+3.9	Lazio	+2.1	Marche	+2.1
Friuli Venezia Giulia	+0.5	Emilia Romagna	+2.9	Umbria	+1.7	Lazio	+2.0
Emilia Romagna	-0.1	Friuli Venezia Giulia	+1.6	Lombardia	+1.3	Veneto	+1.3
Veneto	-0.5	Veneto	+0.3	Veneto	+1.3	Abruzzi e Molise	+0.9
Trentino Alto Adige	-1.6	Trentino Alto Adige	-1.1	Marche	+0.8	Liguria	-0.3
Puglia	-1.9	Marche	-1.3	Trentino Alto Adige	+0.5	Lombardia	+0.2
Sicilia	-1.9	Umbria	-4.1	Piemonte Val d'Aosta	+0.3	Trentino Alto Adige	+0.1
Campania	-2.2	Abruzzi e Molise	-4.1	Sardegna	-0.2	Piemonte Val d'Aosta	-0.6
Sardegna	-2.9	Sardegna	-5.9	Abruzzi e Molise	-0.4	Sardegna	-0.6
Marche	-3.3	Campania	-6.7	Puglia	-1.2	Puglia	-1.4
Abruzzi e Molise	-3.6	Puglia	-7.3	Sicilia	-1.7	Sicilia	-1.4
Umbria	-4.4	Sicilia	-7.6	Campania	-2.3	Campania	-2.6
Calabria	-5.7	Calabria	-12.7	Calabria	-3.9	Calabria	-3.3
Basilicata	-6.1	Basilicata	-17.3	Basilicata	-5.9	Basilicata	-5.3

* = Movimento interno nazionale

TAB. 2.4.8 1 Movimenti migratori : Italia Nord - Occidentale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	ANNO 1972 Emigrati E	ANNO 1972 saldo migratorio I - E	ANNO 1972 Tasso (I - E)/1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	ANNO 1978 Emigrati E	ANNO 1978 saldo migratorio I - E	ANNO 1978 Tasso (I - E)/1000 ab.	Indice migratorio $\frac{I - E}{I + E} \cdot 100$	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Torino	114.906	99.906	+ 15.000	+ 6,55	70.976	74.264	- 3.288	- 1,38	- 2,26	- 7,93
Vercelli	17.386	16.866	+ 520	+ 1,28	11.655	10.875	+ 780	+ 1,93	+ 3,46	+ 0,65
Novara	17.326	15.747	+ 1.579	+ 3,18	12.946	11.874	+ 1.072	+ 2,10	+ 4,32	- 1,08
Cuneo	20.466	19.496	+ 970	+ 1,80	14.595	12.517	+ 2.078	+ 3,80	+ 7,66	+ 2,00
Asti	8.496	7.705	+ 791	+ 3,62	5.504	4.882	+ 622	+ 2,84	+ 5,99	- 0,78
Alessandria	16.559	15.729	+ 830	+ 1,72	10.506	9.881	+ 625	+ 1,31	+ 3,07	- 0,41
PIEMONTE	195.139	175.449	+ 19.690	+ 4,44	126.182	124.293	+ 1.889	+ 0,42	+ 0,75	- 4,02
VALLE D'AOSTA	4.963	4.689	+ 274	+ 2,51	3.088	2.890	+ 198	+ 1,73	+ 3,31	- 0,78
Varese	35.692	26.728	+ 8.964	+12,34	24.390	22.332	+ 2.058	+ 2,62	+ 4,40	- 9,72
Como	33.018	25.034	+ 7.984	+11,07	22.121	19.613	+ 2.508	+ 3,27	+ 6,01	- 7,80
Sondrio	4.709	5.648	- 939	- 5,55	3.276	3.249	+ 27	+ 0,15	+ 0,41	+ 5,70
Milano	152.462	123.154	+ 29.298	+ 7,50	95.232	101.046	- 5.814	- 1,43	- 2,96	- 8,93
Bergamo	26.830	24.913	+ 1.917	+ 2,31	22.361	21.006	+ 1.355	+ 1,53	+ 3,12	- 0,78
Brescia	29.564	27.926	+ 1.638	+ 1,71	22.145	20.934	+ 1.211	+ 1,20	+ 2,81	- 0,51
Pavia	16.335	16.061	+ 274	+ 0,52	12.051	10.949	+ 1.102	+ 2,11	+ 4,79	+ 1,59

TAB. 2.4.8 2 Movimenti migratori : Italia Nord - Occidentale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	ANNO 1972 Emigrati E	ANNO 1972 saldo migratorio I - E	ANNO 1972 Tasso $\frac{I-E}{1000\ ab.}$	ANNO 1978 Immigrati I	ANNO 1978 Emigrati E	ANNO 1978 saldo migratorio I - E	ANNO 1978 Tasso $\frac{I-E}{1000\ ab.}$	indice migratorio $\frac{I-E}{I+E} \cdot 100$	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Cremona	10.566	10.953	- 387	- 1,16	7.115	6.243	+ 872	+ 2,61	+ 6,53	+ 3,77
Mantova	13.302	13.545	- 243	- 0,64	9.113	8.725	+ 388	+ 1,02	+ 2,18	+ 1,66
LOMBARDIA	322.478	273.972	+48.506	+ 5,67	217.804	214.097	+ 3.707	+ 0,42	+ 0,86	- 5,25
Imperia	8.870	9.017	- 147	- 0,65	5.897	5.246	+ 651	+ 2,82	+ 5,84	+ 3,47
Savona	13.962	11.057	+ 2.905	+ 9,81	7.688	6.703	+ 985	+ 3,22	+ 6,84	+ 6,58
Genova	26.85?	23.616	+ 3.236	+ 2,97	16.858	16.771	+ 87	+ 0,08	+ 0,26	- 2,89
La Spezia	7.717	7.608	+ 109	+ 0,45	5.588	5.381	+ 207	+ 0,60	+ 1,89	+ 0,15
LIGURIA	57.401	51.298	+ 6.103	+ 3,29	36.031	34.101	+ 1.930	+ 0,99	+ 2,75	- 2,30
ITALIA NORD-OCC.	579.981	505.408	+74.573	+ 4,99	383.105	375.381	+ 7.724	+ 0,50	+ 1,02	- 4,49

TAB. 2.4.8 3 Movimenti migratori : Italia Nord - Orientale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	ANNO 1972 Emigrati E	ANNO 1972 saldo migratorio I - E	ANNO 1972 Tasso $\frac{I-E}{1000\ ab.}$	ANNO 1978 Immigrati I	ANNO 1978 Emigrati E	ANNO 1978 saldo migratorio I - E	ANNO 1978 Tasso $\frac{I-E}{1000\ ab.}$	indice migratorio $\frac{I-E}{I+E} \cdot 100$	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Trieste	5.395	4.971	+ 388	+ 1,29	3.085	3.330	- 245	- 0,83	- 3,82	- 2,12
FRIULI V. GIULIA	37.777	35.612	+ 2.165	+ 1,78	25.491	23.382	+ 2.109	+ 1,69	+ 4,32	- 0,09
Piacenza	10.153	10.775	- 622	- 2,19	6.012	5.955	+ 57	+ 0,20	+ 0,48	+ 2,39
Parma	12.257	11.318	+ 939	+ 2,38	9.012	7.885	+ 1.127	+ 2,82	+ 6,67	+ 0,44
Reggio Emilia	13.586	12.573	+ 1.013	+ 2,58	10.658	8.599	+ 2.059	+ 5,04	+ 10,69	+ 2,46
Modena	20.188	17.007	+ 3.181	+ 5,74	15.846	12.553	+ 3.293	+ 5,62	+ 11,60	- 0,12
Bologna	28.712	24.897	+ 3.815	+ 4,15	20.871	18.420	+ 2.451	+ 2,61	+ 6,24	- 1,54
Ferrara	7.960	9.441	- 1.481	- 3,86	6.490	6.151	+ 339	+ 0,88	+ 2,68	+ 4,74
Ravenna	7.748	7.623	+ 125	+ 0,36	5.305	4.460	+ 845	+ 2,34	+ 8,65	+ 1,98
Forlì	14.721	14.141	+ 580	+ 1,02	10.227	8.880	+ 1.347	+ 2,26	+ 7,05	+ 1,24
EMILIA ROMAGNA	115.325	107.775	+ 7.550	+ 1,96	84.421	72.903	+11.518	+ 2,91	+ 7,32	+ 0,95
ITALIA NORD-OR.	300.025	288.007	+12.081	+ 1,20	214.593	196.560	+18.033	+ 1,73	+ 4,39	+ 0,53

TAB. 2.4.8 4 Movimenti migratori : Italia Nord - Orientale.

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso (I - E)/1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso (I - E)/1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Bolzano	11.389	12.442	- 1.053	- 2,54	7.094	7.989	- 895	- 2,08	- 5,93	+ 0,46
Trento	12.582	12.554	+ 28	+ 0,07	8.408	8.045	+ 363	+ 0,82	+ 2,21	+ 0,76
TRENTINO A.ADIGE	23.971	24.996	- 1.025	- 1,22	15.502	16.034	- 532	- 0,61	- 1,69	+ 0,61
Verona	22.832	20.842	+ 1.990	+ 2,71	16.250	14.646	+ 1.604	+ 2,08	+ 5,19	- 0,63
Vicenza	19.698	18.687	+ 1.011	+ 1,49	16.238	14.979	+ 1.259	+ 1,75	+ 4,03	+ 0,26
Belluno	7.252	7.808	- 556	- 2,51	4.787	4.913	- 126	- 0,56	- 1,30	+ 1,96
Treviso	21.804	20.081	+ 1.723	+ 2,57	15.639	14.052	+ 1.587	+ 2,23	+ 5,35	- 0,34
Venezia	20.169	20.602	- 433	- 0,54	13.663	13.720	- 57	- 0,07	- 0,21	+ 0,47
Padova	24.170	23.147	+ 1.023	+ 1,34	17.049	16.468	+ 581	+ 0,72	+ 1,73	- 0,62
Rovigo	7.027	8.457	- 1.430	- 5,68	5.553	5.463	+ 90	+ 0,35	+ 0,82	+ 6,03
VENETO	122.952	119.624	+ 3.328	+ 0,81	89.179	84.241	+ 4.938	+ 1,14	+ 2,85	+ 0,33
Pordenone	10.362	9.155	+ 1.207	+ 4,74	7.063	6.113	+ 950	+ 3,49	+ 7,21	- 1,26
Udine	17.370	17.042	+ 328	+ 0,63	12.294	11.195	+ 1.099	+ 2,07	+ 5,26	+ 1,44
Gorizia	4.686	4.444	+ 242	+ 1,70	3.049	2.744	+ 305	+ 2,08	+ 5,26	+ 0,38

TAB. 2.4.8 5 Movimenti Migratori : Italia Centrale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso (I - E)/1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso (I - E)/1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Massa - Carrara	4.398	4.919	- 521	- 2,59	3.075	3.185	- 110	- 0,54	- 1,76	+ 2,06
Lucca	9.787	9.204	+ 583	+ 1,53	6.425	5.986	+ 439	+ 1,13	+ 3,54	+ 0,40
Pistoia	8.261	7.173	+ 1.088	+ 4,27	5.716	4.858	+ 858	+ 3,24	+ 8,11	- 1,04
Firenze	37.940	30.670	+ 7.270	+ 6,34	24.519	20.373	+4.146	+ 3,44	+ 9,24	- 2,89
Livorno	9.807	7.890	+ 1.917	+ 5,71	6.077	5.822	+ 255	+ 0,74	+ 2,14	- 4,97
Pisa	11.522	11.306	+ 216	+ 0,57	9.431	7.755	+1.676	+ 4,33	+ 9,75	+ 3,76
Arezzo	7.725	7.684	+ 41	+ 0,13	5.123	4.837	+ 286	+ 0,91	+ 2,87	+ 0,78
Siena	7.131	7.351	- 220	- 0,86	5.339	4.718	+ 621	+ 2,41	+ 6,17	+ 3,27
Grosseto	7.171	6.394	+ 777	+ 3,59	4.435	3.830	+ 605	+ 2,70	+ 7,32	- 0,89
TOSCANA	103.742	92.591	+ 11.151	+ 3,21	70.140	61.364	+8.776	+ 2,44	+ 6,67	- 0,77
Perugia	12.586	13.594	- 1.008	- 1,82	9.489	8.121	+1.368	+ 2,38	+ 7,77	+ 4,20
Terni	4.591	4.903	- 312	- 1,40	3.398	3.221	+ 177	+ 0,77	+ 2,67	+ 2,17
UMBRIA	17.177	18.497	- 1.320	- 1,70	12.887	11.342	+1.545	+ 1,92	+ 6,38	+ 3,62

TAB. 2.4.8 6 Movimenti Migratori : Italia Centrale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Pesaro e Urbino	7.521	7.696	- 175	- 0,55	5.833	5.309	+ 524	+ 1,58	+ 4,70	+ 2,13
Ancona	11.266	13.503	- 2.237	- 5,36	8.739	7.219	+ 1.520	+ 3,52	+ 9,53	+ 8,89
Macerata	7.560	8.269	- 709	- 2,48	5.245	5.248	- 3	- 0,01	- 0,03	+ 2,47
Ascoli Piceno	11.747	11.783	- 36	- 0,11	6.852	6.549	+ 303	+ 0,86	+ 2,26	+ 0,97
MARCHE	38.094	41.521	- 3.157	- 2,32	26.669	24.325	+ 2.344	+ 1,67	+ 4,60	+ 3,00
Viterbo	6.505	6.845	- 340	- 1,32	5.503	4.778	+ 725	+ 2,72	+ 7,05	+ 4,04
Rieti	3.994	5.059	- 1.065	- 7,45	3.263	3.465	- 202	- 1,40	- 3,00	+ 6,04
Roma	78.883	69.381	+ 9.502	+ 2,72	62.812	57.625	+ 5.187	+ 1,39	+ 4,31	- 1,33
Latina	12.750	10.639	+ 2.111	+ 5,60	9.230	7.863	+ 1.367	+ 3,20	+ 8,00	- 2,40
Frosinone	12.157	10.955	+ 1.202	+ 2,84	8.411	8.115	+ 296	+ 0,65	+ 1,79	- 2,20
LAZIO	114.289	102.879	+11.410	+ 2,43	89.219	81.846	+ 7.373	+ 1,47	+ 4,31	- 0,96
ITALIA CENTRALE	273.302	255.218	+18.084	+ 1,75	198.915	178.877	+20.038	+ 1,85	+ 5,30	+ 0,10

TAB. 2.4.8 7 Movimenti migratori : Italia Meridionale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
L'Aquila	8.047	9.009	- 962	- 3,28	5.808	6.595	- 787	- 2,61	- 6,35	+ 0,67
Teramo	5.983	7.671	- 1.688	- 6,56	5.272	5.278	- 6	- 0,02	- 0,06	+ 6,54
Pescara	12.114	10.561	+ 1.553	+ 5,85	6.916	6.634	+ 282	+ 0,97	+ 2,08	- 4,88
Chieti	10.388	11.246	- 858	- 2,44	6.980	7.122	- 142	- 0,38	- 1,01	+ 2,06
ABRUZZI	36.532	38.487	- 1.955	- 1,67	24.976	25.629	- 653	- 0,52	- 1,29	+ 1,15
Isernia	2.202	2.493	- 291	- 3,15	2.036	2.180	- 144	- 1,52	- 3,42	+ 1,63
Campobasso	5.445	6.790	- 1.345	- 5,91	4.648	5.062	- 414	- 1,74	- 4,26	+ 4,17
MOLISE	7.647	9.283	- 1.636	- 5,11	6.684	7.242	- 558	- 1,68	- 4,01	+ 3,43
Caserta	22.686	26.010	- 3.324	- 4,89	20.046	20.376	- 330	- 0,44	- 0,82	+ 4,45
Benevento	6.438	9.065	- 2.627	- 9,17	5.181	6.750	- 1.569	- 5,33	- 13,15	+ 3,84
Napoli	76.115	87.703	-11.588	- 4,27	57.416	62.947	- 5.531	- 1,90	- 4,60	+ 2,37
Avellino	10.128	14.337	- 4.209	- 9,85	8.421	10.510	- 2.089	- 4,76	- 11,03	+ 5,09
Salerno	26.157	31.855	- 5.698	- 5,94	20.069	22.878	- 2.809	- 2,77	- 6,54	+ 3,17
CAMPANIA	141.524	168.970	-27.446	- 5,42	111.133	123.461	-12.328	- 2,28	- 5,26	+ 3,14

TAB. 2.4.8 8 Movimenti migratori : Italia Meridionale

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Foggia	17.219	24.595	- 7.376	- 11,21	10.949	14.178	- 3.229	- 4,70	- 12,85	+ 6,51
Bari	25.750	31.891	- 6.141	- 4,54	22.225	23.479	- 1.254	- 0,86	- 2,74	+ 3,68
Taranto	17.489	14.985	+ 2.504	+ 4,88	9.482	10.142	- 660	- 1,17	- 3,36	- 6,05
Brindisi	7.827	9.069	- 1.242	- 3,39	5.634	6.413	- 779	- 1,97	- 6,47	+ 1,42
Lecce	15.064	17.531	- 2.467	- 3,54	12.647	13.782	- 1.135	- 1,48	- 4,29	+ 2,06
PUGLIA	83.349	98.071	-14.722	- 4,10	60.937	67.994	- 7.057	- 1,82	- 5,47	+ 2,28
Potenza	9.496	14.625	- 5.129	- 12,55	6.474	9.115	- 2.641	- 6,37	- 16,94	+ 6,18
Matera	6.919	7.769	- 850	- 4,37	3.532	4.636	- 1.104	- 5,42	- 13,52	- 1,05
BASILICATA	16.415	22.394	- 5.979	- 9,91	10.006	13.751	- 3.745	- 6,06	- 15,76	+ 3,85
Cosenza	17.234	22.999	- 5.765	- 8,32	14.027	16.326	- 2.299	- 3,16	- 7,57	+ 5,16
Catanzaro	15.321	25.158	- 9.837	- 13,70	12.874	16.774	- 3.900	- 5,26	- 13,15	+ 8,44
Reggio Calabria	12.091	18.126	- 6.035	- 10,43	9.718	13.120	- 3.402	- 5,74	- 14,90	+ 4,69
CALABRIA	44.646	66.283	-21.637	- 10,88	36.619	46.220	- 9.601	- 4,66	- 11,59	+ 6,22
ITALIA MERID.	330.113	403.488	-73.375	- 5,76	250.355	284.297	- 33 942	- 2,50	- 6,35	+ 3,26

TAB. 2.4.8 9 Movimenti migratori : Italia Insulare

Province e Regioni	ANNO 1972 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	I - E / 1000 ab.	ANNO 1978 Immigrati I	Emigrati E	saldo migratorio I - E	Tasso I - E / 1000 ab.	indice migratorio (I - E)/(I + E) · 100	Variazione assoluta del tasso $T_{78} - T_{72}$
Trapani	12.261	14.597	- 2.336	- 5,76	7.530	7.933	- 403	- 0,94	- 2,61	+ 4,82
Palermo	22.633	29.395	- 6.762	- 6,01	20.388	22.177	- 1.789	- 1,50	- 4,20	+ 4,51
Messina	13.694	18.789	- 5.095	- 7,80	13.022	14.874	- 1.852	- 2,72	- 6,64	+ 5,08
Agrigento	9.097	12.130	- 3.033	- 6,68	7.028	7.766	- 738	- 1,52	- 4,99	+ 5,16
Caltanissetta	6.923	10.600	- 3.677	-13,03	4.392	6.018	- 1.626	- 5,52	- 15,62	+ 7,51
Enna	4.296	7.057	- 2.761	-13,66	3.262	4.430	- 1.168	- 5,72	- 15,18	+ 7,94
Catania	28.768	31.910	- 3.142	- 3,34	24.749	25.916	- 1.167	- 1,16	- 2,30	+ 2,18
Ragusa	6.311	6.436	- 125	- 0,49	3.870	3.607	+ 263	+ 0,96	+ 3,52	+ 1,45
Siracusa	11.955	11.985	- 30	- 0,08	7.947	8.536	- 589	- 1,49	- 3,57	- 1,41
SICILIA	115.938	142.899	- 26.961	- 5,74	92.188	101.257	- 9.096	- 1,83	- 4,69	+ 3,91
Sassari	10.735	11.711	- 976	- 2,45	8.418	8.027	+ 391	+ 0,91	+ 2,38	+ 3,36
Nuoro	8.929	10.983	- 2.054	- 7,52	5.354	6.969	- 1.615	- 5,82	- 13,11	+ 1,70
Oristano	-	-	-	-	3.492	3.738	- 246	- 1,57	- 3,40	-
Cagliari	26.326	27.635	- 1.309	- 1,63	16.332	17.646	- 1.314	- 1,82	- 3,87	- 0,19
SARDEGNA	45.990	50.329	- 4.339	- 2,94	33.596	36.380	- 2.784	- 1,76	- 3,98	+ 1,18
ITALIA INSULARE	161.928	193.228	- 31.300	- 5,07	125.784	137.637	-11.853	- 1,81	- 4,50	+ 3,36

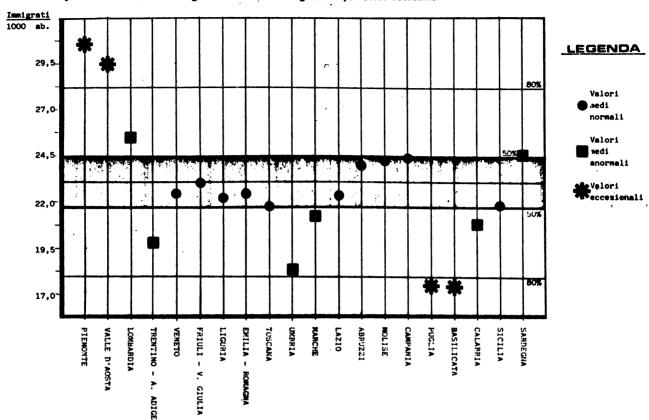
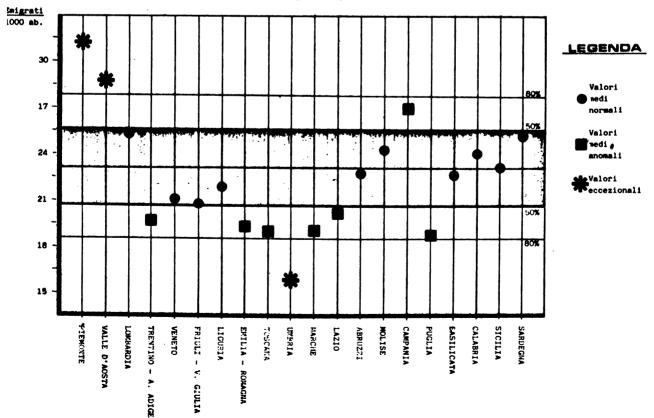



Fig. 2.4.1 - Movimenti migratori: Tassi di immigrazione per 1.000 residenti

Fig. 2.4.2 - Movimenti migratori: Tassi di emigrazione per 1.000 residenti

La distribuzione produttiva nel territorio, in rapporto alla rete viaria di grande comunicazione, è stata finora evidenziata attraverso indicatori medi a bassa finalizzazione, senza una particolare visione direzionale del dato.

In considerazione però della vocazione espressa nella Legge 531/82 ad un miglioramento delle condizioni di mobilità su gomma non soltanto per le esigenze interne ma anche per le relazioni internazionali terrestri, si è ritenuto opportuno analizzare la distribuzione sul territorio nazionale dei principali nodi di produzione e di consumo con riferimento al commercio con l'estero. La fonte statistica utilizzata è stata fornita dall'Unione Italiana delle Camere di Commercio che ha pubblicato con riferimento al 1982 il riparto dei movimenti import-export in termini valutari su base provinciale.

Nelle Tabb.2.4.9, 2.4.10, 2.4.11 si sono raccolti rispettivamente i movimenti valutari delle importazioni, delle esportazioni, e del saldo tra esportazioni e importazioni; con riferimento provinciale si indicano sia i valori assoluti sia i valori percentuali sul totale nazionale, completando il raffronto con la variazione, assoluta e percentuale, intercorsa tra il 1982 e il 1982.

Per la miglior comprensione delle tabelle è necessario precisare come la suddivisione su scala provinciale dei movimenti valutari è stata effettuata unicamente agli effetti della ubicazione della sede legale o principale delle aziende; i dati non rispecchiano quindi la produzione di ciascuna provincia inviata all'estero o la entità monetaria acquisita dall'estero, bensì evidenziano le transazioni commerciali connesse al movimento merci e quindi la presenza di un settore terziario produttivo avanzato. Ciò che acquisisce particolarissime valenze in una visione integrata del settore dei trasporti dove movimentazione fisica e pratiche doganali costituiscono due aspetti ugualmente importanti nel localizzare la necessità di investimenti.

Nel corso del 1982 i maggiori movimenti valutari sia di importazione sia di esportazione, si sono avuti in Lombardia che ha rappresentato per i due indici rispettivamente il 32,6% e il 33,2% del totale nazionale; seguono per le importazioni il Lazio con il 20,3% e per le esportazioni dal Piemonte con il 13,0%. Complessivamente il saldo esportazioni-importazioni risulta negativo sia nel 1981 sia nel 1982.

Nella Tab.2.4.12, elaborata con riferimento all'anno, si sono rapportati i movimenti valutari

delle importazioni con la popolazione residente e quelli relativi alle esportazioni con gli addetti: si è così potuto correlare in forma significativa il dato assoluto di import-export con il quadro socio-produttivo delle province e delle regioni.

In termini generali si osserva come, a fronte di una media nazionale di 1.494.000 lire per abitante, l'Italia Settentrionale denota un indice di 2.077.000 lire, l'Italia Centrale 2.308.000 lire, l'Italia Meridionale e Insulare 303.000 lire.

Per quanto riguarda invece l'esportazione prevale ancora nettamente l'Italia Settentrionale con un indice di 6.376.000 lire su media nazionale di 4.721.000 lire per abitante; seguono Italia Centrale con 2.761.000 lire e l'Italia Meridionale e Insulare con 1.507.000 lire per abitante.

Anche questo specifico aspetto di distribuzione territoriale del commercio con l'estero è stato specificamente rappresentato negli allegati F grafici, rapportandolo con idonee simbologie alla consistenza della rete classificata col D.M. 2474 del 20/7/1983. Si coglie in linea generale una situazione di sperequazione alquanto analoga a quanto già illustrato per le attività produttive, con particolare evidenza specie per la Lombardia anche a causa del peso eccezionale di questa regione sul totale del commercio estero nazionale.

Tab. 2.4.9 1

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Torino	5.258.531	5,74	5.600.285	5,32	341.754	6,50
Vercelli	701.537	0,77	793.780	0,75	92.243	13,15
Novara	314.235	0,34	332.294	0,32	18.059	5,75
Cuneo	542.437	0,59	679.907	0,65	137.470	25,34
Asti	285.211	0,31	109.412	0,10	- 175.799	- 61,64
Alessandria	238.440	0,26	290.737	0,28	52.297	21,93
PIEMONTE	7.340.391	8,01	7.806.414	7,42	466.023	6,35
VALLE D'AOSTA	260.614	0,28	44.849	0,04	- 216.125	- 82,79
Varese	957.939	1,04	1.243.185	1,18	285.246	29,78
Como	704.591	0,77	880.879	0,84	176.288	25,02
Sondrio	59.497	0,06	86.014	0,08	26.517	44,57
Milano	24.209.922	26,41	28.904.178	27,47	4.694.256	19,39
Bergamo	855.719	0,93	985.124	0,94	129.405	15,12
Brescia	967.132	1,05	1.125.130	1,07	157.988	16,34
Pavia	339.858	0,37	358.143	0,34	18.285	5,38
Cremona	310.199	0,34	342.439	0,33	32.240	10,39
Mantova	275.780	0,30	331.704	0,32	55.924	20,28
LOMBARDIA	28.680.635	31,27	34.256.796	32,57	5.576.161	19,44

Tab. 2.4.9 2 IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Bolzano	621.973	0,68	778.784	0,74	156.811	25,21
Trento	391.245	0,43	490.447	0,47	99.202	25,36
TRENTINO - A. ADIGE	1.013.218	1,11	1.296.230	1,21	256.012	25,27
Verona	1.226.082	1,46	1.604.674	1,52	268.592	20,10
Vicenza	673.464	0,73	837.965	0,80	164.501	24,43
Belluno	64.038	0,07	81.179	0,08	17.141	26,77
Treviso	457.614	0,50	532.887	0,51	75.273	16,45
Venezia	605.546	0,66	859.615	0,82	254.069	41,96
Padova	703.625	0,77	771.502	0,73	67.877	9,65
Rovigo	58.650	0,06	74.577	0,07	15.927	27,16
VENETO	3.899.019	4,25	4.762.399	4,53	863.380	22,14
Pordenone	166.975	0,18	192.354	0,18	25.379	15,20
Udine	363.206	0,40	459.985	0,44	96.779	26,65
Gorizia	88.064	0,10	104.802	0,10	16.738	19,01
Trieste	478.379	0,52	428.060	0,41	- 50.319	- 10,52
FRIULI - V. GIULIA	1.096.625	1,20	1.185.201	1,13	88.576	8,08

Tab. 2.4.9 3 IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Imperia	88.177	0,10	96.948	0,09	8.771	9,95
Savona	112.851	0,12	130.793	0,12	17.942	15,90
Genova	7.253.483	7,91	9.199.270	8,74	1.945.787	26,83
La Spezia	210.741	0,23	229.104	0,22	18.363	8,71
LIGURIA	7.665.251	8,36	9.656.116	9,17	1.990.865	25,97
Piacenza	161.041	0,18	157.960	0,15	- 3.081	- 1,91
Parma	271.927	0,30	385.097	0,37	113.170	41,62
Reggio Emilia	261.434	0,29	353.104	0,34	91.670	35,06
Modena	515.967	0,56	709.028	0,67	193.061	37,42
Bologna	1.183.724	1,29	1.335.238	1,27	151.514	12,80
Ferrara	114.757	0,13	118.508	0,11	3.751	3,27
Ravenna	556.915	0,61	585.397	0,56	28.482	5,11
Forlì	171.661	0,19	239.879	0,23	68.218	39,74
EMILIA - ROMAGNA	3.237.427	3,55	3.884.211	3,70	646.784	19,98
ITALIA SETTENTRIONALE	53.193.181	58,03	62.865.216	59,77	9.672.035	18,18
ITALIA	91.679.110	100,00	105.236.831	100,00	13.557.721	14,79

Tab. 2.4.9 4

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Massa - Carrara	60.091	0,07	63.017	0,06	2.926	4,87
Lucca	278.033	0,30	309.289	0,29	31.256	11,24
Pistoia	195.062	0,21	243.061	0,23	47.999	24,61
Firenze	1.499.911	1,64	1.715.249	1,63	215.338	14,36
Livorno	212.356	0,23	232.379	0,22	20.023	9,43
Pisa	299.147	0,33	401.329	0,38	102.182	34,16
Arezzo	157.549	0,17	162.103	0,15	4.554	2,89
Siena	75.693	0,08	83.339	0,08	7.646	10,10
Grosseto	21.865	0,02	26.567	0,03	4.702	21,51
TOSCANA	2.799.707	3,05	3.236.332	3,07	436.625	15,60
Perugia	110.084	0,12	139.169	0,13	29.085	26,42
Terni	35.082	0,04	48.788	0,05	13.706	39,07
UMBRIA	145.166	0,16	187.957	0,18	42.791	29,48
Pesaro - Urbino	132.555	0,14	163.853	0,16	31.298	23,61
Ancona	246.792	0,27	300.519	0,29	53.727	21,77
Macerata	41.199	0,04	52.818	0,05	11.619	28,20
Ascoli Piceno	74.437	0,08	95.237	0,09	20.800	27,94
MARCHE	494.983	0,53	612.426	0,59	117.443	23,73

Tab. 2.4.9 5

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Viterbo	69.094	0,08	108.026	0,10	38.932	56,35
Rieti	94.173	0,10	147.468	0,14	53.295	56,59
Roma	20.392.572	22,24	20.222.095	19,22	- 170.477	- 0,84
Latina	510.474	0,56	610.351	0,58	99.877	19,57
Frosinone	317.092	0,35	303.093	0,29	- 13.999	- 4,41
LAZIO	21.383.404	23,33	21.391.032	20,33	7.628	0,04
ITALIA CENTRALE	24.823.260	27,07	25.427.748	24,17	604.488	2,44
ITALIA	91.679.110	100,00	105.236.831	100,00	13.557.721	14,79

Tab. 2.4.9 6

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
L'Aquila	75.959	0,08	123.997	0,12	48.038	63,24
Teramo	52.001	0,06	65.672	0,06	13.671	26,29
Pescara	112.346	0,12	130.823	0,12	18.477	16,45
Chieti	115.357	0,13	254.425	0,24	139.068	120,55
ABRUZZO	355.663	0,39	574.916	0,54	219.253	61,65
Isernia	21.505	0,02	25.268	0,02	3.763	17,50
Campobasso	15.878	0,02	12.587	0,01	- 3.291	- 20,72
MOLISE	37.383	0,04	37.855	0,03	472	1,26
Caserta	134.580	0,15	129.714	0,12	- 4.866	- 3,62
Benevento	9.021	0,01	12.735	0,01	3.714	41,16
Napoli	2.197.592	2,40	2.832.584	2,69	634.992	28,89
Avellino	180.941	0,20	193.485	0,18	12.544	6,93
Salerno	141.150	0,15	150.909	0,14	9.759	6,91
CAMPANIA	2.663.285	2,91	3.319.427	3,14	656.142	24,64
Foggia	77.257	0,08	72.559	0,07	- 4.698	- 6,08
Bari	250.092	0,27	303.440	0,29	53.348	21,33
Taranto	20.273	0,02	27.049	0,03	6.776	33,42
Brindisi	27.996	0,03	43.406	0,04	15.410	55,04

segue

Tab. 2.4.9 7

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Lecce	75.211	0,08	124.199	0,12	48.988	65,13
PUGLIA	450.828	0,48	570.652	0,55	119.824	26,58
Potenza	30.815	0,03	25.016	0,02	- 5.799	- 18,82
Matera	8.464	0,01	16.542	0,02	8.078	95,45
BASILICATA	39.278	0,04	41.559	0,04	2.281	5,81
Cosenza	18.519	0,02	22.347	0,02	3.828	20,67
Catanzaro	56.650	0,06	102.477	0,10	45.797	80,89
Reggio Calabria	55.964	0,06	56.893	0,05	929	1,66
CALABRIA	131.133	0,14	181.716	0,17	50.583	38,57
Trapani	27.474	0,03	35.839	0,03	8.365	30,45
Palermo	561.976	0,61	685.816	0,65	123.840	22,04
Messina	53.986	0,06	73.361	0,07	19.375	35,89
Agrigento	29.245	0,03	25.067	0,02	- 4.178	- 14,29
Caltanissetta	26.757	0,03	9.342	0,01	- 17.415	- 65,09
Enna	11.636	0,01	10.618	0,01	- 1.018	- 8,74
Catania	163.341	0,18	219.645	0,21	56.304	34,47
Ragusa	24.297	0,03	38.031	0,04	13.734	56,53
Siracusa	754.424	0,82	1.272.919	1,21	518.495	68,73
SICILIA	1.653.136	1,80	2.370.638	2,25	717.502	43,40

Tab. 2.4.9 8

IMPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Sassari	77.774	0,08	83.408	0,08	5.706	7,34
Nuoro	22.871	0,02	24.531	0,02	1.660	7,25
Oristano	13.118	0,01	12.569	0,01	- 549	- 4,18
Cagliari	585.972	0,64	709.590	0,67	123.618	21,10
SARDEGNA	699.736	0,75	830.170	0,78	130.434	18,64
ITALIA MERIDIONALE E INSULARE	6.030.442	6,55	7.926.932	7,50	1.896.490	31,45
ITALIA	91.679.110	100,00	105.236.831	100,00	13.557.721	14,79

Tab. 2.4.10 1

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Torino	7.950.325	9,81	8.198.012	9,10	247.687	3,12
Vercelli	721.755	0,89	843.947	0,94	122.192	16,93
Novara	681.586	0,84	762.732	0,85	81.146	11,91
Cuneo	778.222	0,96	913.265	1,01	135.043	17,35
Asti	374.103	0,46	352.944	0,39	- 21.159	- 5,66
Alessandria	579.963	0,72	619.550	0,69	39.587	6,83
PIEMONTE	11.085.953	13,68	11.690.449	12,98	604.496	5,45
VALLE D'AOSTA	35.265	0,04	42.827	0,05	7.592	21,44
Varese	2.067.527	2,55	2.418.997	2,68	351.470	17,00
Como	1.622.001	2,00	1.743.371	1,93	121.370	7,48
Sondrio	66.388	0,08	65.281	0,07	- 1.107	- 1,67
Milano	17.854.533	22,04	19.576.252	21,72	1.721.719	9,64
Bergamo	1.654.028	2,04	1.921.947	2,13	267.919	16,20
Brescia	1.986.139	2,45	2.333.951	2,59	347.812	17,51
Pavia	736.533	0,91	749.411	0,83	12.878	1,75
Cremona	368.250	0,45	415.251	0,46	47.271	12,84
Mantova	517.611	0,64	710.879	0,79	193.268	37,34
LOMBARDIA	26.873.011	33,16	29.935.610	33,20	3.062.599	11,40

Tab. 2.4.10 2

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Bolzano	526.154	0,65	618.565	0,69	92.411	17,56
Trento	449.427	0,55	513.636	0,57	64.209	14,29
TRENTINO - A. ADIGE	A975.582	1,20	1.132.201	1,26	156.619	16,05
Verona	1.155.858	1,43	1.323.819	1,47	167.961	14,53
Vicenza	1.805.678	2,23	2.058.538	2,28	252.860	14,00
Belluno	1.104.119	1,36	1.305.681	1,45	201.562	18,26
Venezia	708.781	0,87	750.482	0,83	41.701	5,88
Padova	961.044	1,19	1.144.623	1,27	183.579	19,10
Rovigo	125.644	0,16	129.729	0,14	4.085	3,25
VENETO	6.046.613	7,47	6.939.048	7,69	892.435	14,76
Pordenone	956.554	1,18	996.742	1,11	40.188	4,20
Udine	726.223	0,90	883.283	0,98	157.060	21,63
Gorizia	104.551	0,13	124.621	0,14	20.070	19,20
Trieste	400.173	0,49	454.279	0,50	54.106	13,52
FRIULI - V. GIULIA	2.187.502	2,70	2.458.925	2,73	271.423	12,41

Tab. 2.4.10 3

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Imperia	133.869	0,17	115.307	0,13	- 18.562	- 13,87
Savona	149.136	0,18	99.388	0,11	- 49.748	- 33,36
Genova	4.024.878	4,97	4.673.005	5,19	648.127	16,10
La Spezia	755.936	0,93	714.740	0,79	- 41.196	- 5,45
LIGURIA	5.063.818	6,25	5.602.440	6,22	538.622	10,64
Piacenza	221.149	0,27	238.143	0,26	16.994	7,68
Parma	568.489	0,70	639.161	0,71	70.672	12,43
Reggio Emilia	995.781	1,23	1.060.963	1,18	65.182	6,55
Modena	2.537.198	3,13	2.621.999	2,91	84.801	3,34
Bologna	2.044.207	2,52	2.222.635	2,47	178.428	8,73
Ferrara	362.875	0,45	344.915	0,38	- 17.960	- 4,95
Ravenna	481.642	0,59	554.662	0,62	73.020	15,16
Forlì	566.146	0,70	667.941	0,74	101.795	17,98
EMILIA - ROMAGNA	7.777.488	9,59	8.350.418	9,27	572.930	7,37
ITALIA SETTENTRIONALE	60.045.232	74,09	66.151.917	73,40	6.106.685	10,17
ITALIA	81.026.444	100,00	90.111.255	100,00	9.084.811	11,21

Tab. 2.4.10 4

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Massa - Carrara	311.512	0,38	346.650	0,38	35.138	11,28
Lucca	689.518	0,85	743.119	0,82	53.601	7,77
Pistoia	505.234	0,62	526.794	0,58	21.560	4,27
Firenze	3.461.860	4,27	3.844.271	4,27	382.411	11,05
Livorno	222.301	0,27	247.763	0,27	25.462	11,45
Pisa	393.333	0,49	516.466	0,57	123.133	31,31
Arezzo	603.574	0,74	698.660	0,78	95.086	15,75
Siena	162.937	0,20	172.998	0,19	10.061	6,17
Grosseto	20.858	0,03	27.665	0,03	6.807	32,63
TOSCANA	6.371.127	7,85	7.124.396	7,89	753.269	11,82
Perugia	376.964	0,47	472.288	0,52	95.324	25,29
Terni	71.210	0,09	94.569	0,10	23.359	32,80
UMBRIA	448.174	0,56	566 857	0,62	118.683	26,48
Pesaro - Urbino	235 774	0,29	253 118	0,28	17 344	7,36
Ancona	617 095	0,76	600.941	0,67	- 16 154	- 2,62
Macerata	287.606	0,35	357.947	0,40	70.341	24,46
Ascoli Piceno	469.491	0,58	584.886	0,65	115.395	24,58
MARCHE	1.609.966	1,98	1.796.892	2,00	186.926	11,61

Tab. 2.4.10 5

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Viterbo	74 902	0,09	102.633	0,11	27.731	37,02
Rieti	81.004	0,10	126.500	0,14	45.496	56,17
Roma	3.333.815	4,11	3.702.145	4,11	368.330	11,05
Latina	357.671	0,44	392.126	0,44	34.455	9,63
Frosinone	353.323	0,44	374.878	0,42	21.555	6,10
LAZIO	4.200.715	5,18	4.698.281	5,22	497.566	11,84
ITALIA CENTRALE	12.629.981	15,57	14.186.426	15,73	1.556.445	12,32
ITALIA	81.026.444	100,00	90.111.255	100,00	9.084.811	11,21

Tab. 2.4.10 6

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
L'Aquila	49.044	0,06	39.379	0,04	- 9.665	- 19,71
Teramo	140.878	0,17	141.055	0,16	177	0,13
Pescara	46.727	0,06	60.900	0,07	14.173	30,33
Chieti	206.089	0,25	428.060	0,48	221.971	107,71
ABRUZZO	442.737	0,54	669.393	0,75	226.656	51,19
Isernia	10.688	0,01	15.397	0,02	4.709	44,06
Campobasso	17.985	0,02	18.693	0,02	708	3,94
MOLISE	28.673	0,03	34.090	0,04	5.417	18,89
Caserta	178.372	0,22	183.117	0,20	4.745	2,66
Benevento	14.555	0,02	15.721	0,02	1.166	8,01
Napoli	1.540.258	1,90	2.279.520	2,53	739.262	48,00
Avellino	99.298	0,12	134.434	0,15	35.136	35,38
Salerno	275 270	0,34	316 688	0,35	41.418	15,05
CAMPANIA	2.107.753	2,60	2.929.480	3,25	821.727	38,99
Foggia	65 415	0,08	56.700	0,06	- 8.715	- 13,32
Bari	589.058	0,73	650.511	0,72	61 453	10,43
Taranto	102.441	0,13	106.986	0,12	4 545	4,44
Brindisi	26.072	0,03	50.349	0,06	24.277	85,98

Tab. 2.4.10 7

ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Lecce	294.983	0,36	427 339	0,47	132.356	44,87
PUGLIA	1.078.968	1,33	1.291.884	1,43	212.916	19,73
Potenza	18.590	0,02	13.282	0,01	- 5.308	- 28,55
Matera	16.418	0,02	18.052	0,02	1.634	9,94
BASILICATA	35.008	0,04	31.334	0,03	- 3.674	- 10,49
Cosenza	23.786	0,03	18.197	0,02	- 5.589	- 23,50
Catanzaro	35.271	0,04	31.193	0,03	- 4.078	- 11,56
Reggio Calabria	30.026	0,04	43.597	0,05	13.571	45,20
CALABRIA	89.083	0,11	92.987	0,10	3.904	4,38
Trapani	101.158	0,12	70.123	0,08	- 31.035	- 30,68
Palermo	591.223	0,73	477.083	0,53	- 114.140	- 19,31
Messina	99.435	0,12	122.933	0,14	23.498	23,63
Agrigento	15 433	0,02	16.371	0,02	938	6,08
Caltanissetta	4.029	/	3 519	/	- 510	- 12,65
Enna	2.565	/	4.357	/	1.792	69,89
Catania	235.286	0,29	246.886	0,27	11.600	4,93
Ragusa	22.457	0,03	19.558	0,02	- 2.899	- 12,91

Tab. 2.4.10 8 ESPORTAZIONI

Province e Regioni	ANNO 1981 VALORE		ANNO 1982 VALORE		VARIAZIONE 1982/81 VALORE	
	milioni	% Italia	milioni	% Italia	milioni	% Italia
Siracusa	364.149	0,45	513.617	0,57	149.468	41,05
SICILIA	1.435.735	1,76	1.474 448	1,63	38.713	2,70
Sassari	34.687	0,04	35.702	0,04	1.015	2,93
Nuoro	36.141	0,04	9.303	0,01	- 26.838	- 74,26
Oristano	8.977	0,01	13.145	0,01	4.168	46,42
Cagliari	496.982	0,61	517.348	0,57	20.366	4,10
SARDEGNA	576.787	0,70	575.498	0,63	- 1.289	- 0,22
ITALIA MERIDIONALE E INSULARE	5.794.743	7,11	7.099.114	7,86	1 304.371	22,51
ITALIA	81.026.444	100,00	90.111.255	100,00	9.084.811	11,21

Tab. 2.4.11 1 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Torino	2.691.793	2 597.727	- 94.066
Vercelli	20.218	50.167	29.949
Novara	367.351	430.438	63.067
Cuneo	235.786	233.358	- 2.428
Asti	88.892	243.533	154.641
Alessandria	341 523	328.812	- 12.711
PIEMONTE	3.745.563	3.884.035	138.472
VALLE D'AOSTA	- 225.349	- 2.022	223.327
Varese	1.109.589	1.175.813	289.551
Como	917.410	862.492	- 54.918
Sondrio	6.891	+ 20.733	- 27.624
Milano	- 6.355.389	- 9.327.926	- 2.972.537
Bergamo	798.309	936.823	138.514
Brescia	1.019.007	1.208.821	189.814
Pavia	396 676	391.268	- 5 408
Cremona	58 051	73 081	15.030
Mantova	241 831	379.175	137.344
LOMBARDIA	- 1 807.625	- 4.321.187	- 2.513.562

Tab. 2.4.11 2 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Bolzano	- 95.819	- 160.219	- 64.400
Trento	58.183	23.190	- 34.993
TRENTINO - A. ADIGE	- 37.637	- 137.030	- 99.393
Verona	- 180.224	- 280.856	- 100.632
Vicenza	1.132.215	1.220.572	88.357
Belluno	121.451	144.998	23.547
Treviso	646.505	772.794	126.289
Venezia	103.235	- 109.133	- 212.368
Padova	257.419	373.121	115.702
Rovigo	66 994	55.152	- 11.842
VENETO	2.147.594	2.176.648	29.054
Pordenone	789.579	804.389	14.810
Udine	363.017	423.298	60.281
Gorizia	16.487	19.819	3.332
Trieste	- 78.206	26.209	104.425
FRIULI - V. GIULIA	1.090.877	1.273.724	182.847
Imperia	45.691	18.359	- 27.332
Savona	36.285	- 31.405	- 67.690
Genova	- 3.228.605	- 4.526.265	- 1.297.660
La Spezia	545.195	485.636	- 59.559

Tab. 2.4.11 3 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
La Spezia	545.195	485.636	- 59.559
LIGURIA	- 2.601.433	- 4.053.675	- 1.452.242
Piacenza	60.108	80.130	20.024
Parma	296.561	254.064	- 42.497
Reggio Emilia	734.347	707.858	- 26.488
Modena	2.021.231	1.912.971	- 108.260
Bologna	860.483	887.398	26.915
Ferrara	248.119	226.407	- 21.712
Ravenna	- 75.273	- 30.735	44.538
Forlì	394.485	428.061	33.576
EMILIA ROMAGNA	4.540.061	4.466.208	- 73.853
ITALIA SETTENTRIONALE	6.852.051	3.286.701	- 3.565.350
ITALIA	- 10.652.666	- 15.125.576	- 4.472.910

Tab. 2.4.11 4 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Massa - Carrara	251.422	283.643	32.221
Lucca	411.485	433.830	22.345
Pistoia	310.172	283.734	- 26.438
Firenze	1.961.949	2.129.022	167.073
Livorno	9.945	15.384	5.439
Pisa	94.185	115.137	20 952
Arezzo	446.025	536.557	90.532
Siena	87.244	89.660	2.416
Grosseto	- 1.007	1.098	2.105
TOSCANA	3.571.420	3.888.064	316.644
Perugia	266.879	333.119	66.240
Terni	36.128	45.781	9.653
UMBRIA	303.007	378.900	75.893
Pesaro - Urbino	103.219	89.265	- 13.954
Ancona	370 302	300.422	- 69 880
Macerata	246.407	305.130	58 723
Ascoli Piceno	395.054	489.649	94.595
MARCHE	1.114.982	1.184.466	69.484

Tab. 2.4.11 5 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Viterbo	5.808	- 5.394	- 11.202
Rieti	- 13.169	- 20.968	- 7.799
Roma	- 17.058.758	- 16.519.950	538.808
Latina	- 152.802	- 218.225	65.423
Frosinone	36.232	71.786	35.554
LAZIO	- 17.182.689	- 16.692.751	489.938
ITALIA CENTRALE	- 12.193.279	- 11.241.322	951.957
ITALIA	- 10.125.666	- 15.125.576	- 4.472.910

Tab. 2.4.11 6 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
L'Aquila	- 26.916	- 84.619	- 57.703
Teramo	88.877	75.383	- 13.494
Pescara	- 65.619	+ 69.922	- 4.303
Chieti	90.732	173.636	82.904
ABRUZZO	87.074	94.478	7.404
Isernia	- 10.816	- 9.871	945
Campobasso	2.107	6.106	3.999
MOLISE	- 8.709	- 3.765	• 4.944
Caserta	43.792	53.403	9.611
Benevento	5.534	2.986	- 2.458
Napoli	- 657.334	- 553.064	104.270
Avellino	- 81.643	- 59.051	22.592
Salerno	134.120	165.779	31.659
CAMPANIA	- 555.531	- 389.947	165.584
Foggia	- 11.842	- 15.859	- 4.017
Bari	338.966	347.071	8.105
Taranto	82.168	79.937	- 2.231
Brindisi	- 924	6.943	7.867

Tab. 2.4.11 7 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Lecce	219.772	303.141	83.369
PUGLIA	628.139	721.233	93.094
Potenza	- 12.225	- 11.735	490
Matera	7.954	1.509	- 6.445
BASILICATA	- 4.271	- 10.225	- 5.954
Cosenza	5 268	- 4.149	- 9.417
Catanzaro	- 21.380	- 71.284	- 49.904
Reggio Calabria	- 25.938	- 13.297	12.641
CALABRIA	- 42.050	- 88.729	- 46.679
Trapani	73 684	34 284	- 39 400
Palermo	29.247	- 208.734	- 237.981
Messina	45.449	49.572	4.123
Agrigento	- 13.812	- 8.696	5.116
Caltanissetta	- 22.708	- 5.823	16.905
Enna	- 9.071	- 6.261	2.810
Catania	71.945	27.242	- 44.703
Ragusa	- 1.840	+ 18.473	- 16.633
Siracusa	- 390.275	+ 759.302	- 369.027
SICILIA	- 217.401	- 896.190	- 678.789

Tab. 2.4.11 8 SALDO EXPORT - IMPORT

Province e Regioni	saldo '81 (milioni)	saldo '82 (milioni)	Δ '82 - '81 (milioni)
Sassari	- 43.088	- 47.777	- 4.689
Nuoro	13.270	+ 15.228	- 28.498
Oristano	- 4.141	576	4.717
Cagliari	- 88.990	- 192.242	- 103.252
SARDEGNA	- 122.949	- 254.672	- 131.723
ITALIA MERIDIONALE E INSULARE	- 235.699	- 827.818	- 592.119
ITALIA	- 10.652.666	- 15.125.576	- 4.472.910

Tab. 2.4.12 1 - COMMERCIO CON L'ESTERO: INDICI PROVINCIALI E REGIONALI (anno 1981) -

Italia Settentrionale

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Torino	2.324	2.263	891	8.923
Vercelli	395	1.776	15[illegible]	4.780
Novara	505	622	181	3.766
Cuneo	546	993	173	4.498
Asti	214	1.333	61	6.133
Alessandria	463	515	156	3.718
PIEMONTE	4.447	1.651	1.613	6.873
VALLE D'AOSTA	113	2.306	38	928
Varese	786	1.219	309	6.691
Como	774	910	290	5.593
Sondrio	173	344	51	1.302
Milano	4.039	5.994	1.675	10.659
Bergamo	893	958	326	5.074
Brescia	1.013	955	376	5.282
Pavia	512	664	165	4.464

segue Tab. 2.4.12 1 a

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Cremona	332	934	111	3.318
Mantova	379	728	129	4.012
LOMBARDIA	8.899	3.223	3.433	7.828
Bolzano	429	1.450	154	3.417
Trento	441	887	149	3.016
TRENTINO - A.A.	870	1.165	303	3.220
Verona	770	1.735	273	4.234
Vicenza	724	930	287	6.292
Belluno	218	294	71	2.613
Treviso	718	637	256	4.313
Venezia	824	735	270	2.625
Padova	804	875	279	3.445
Rovigo	253	232	76	1.653
VENETO	4.310	905	1.512	3.999

segue Tab. 2.4.12 1 b

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Pordenone	274	609	98	9.761
Udine	528	688	185	3.926,
Gorizia	145	607	47	2.224
Trieste	282	1.696	100	4.002
FRIULI - V.G.	1.230	892	430	5.087
Imperia	223	395	58	2.308
Savona	297	380	97	1.537
Genova	1.039	6.981	347	11.599
La Spezia	241	874	65	11.630
LIGURIA	1.799	4.261	567	8.931
Piacenza	277	581	93	2.378
Parma	397	685	152	3.740
Reggio Emilia	411	636	163	6.109
Modena	593	870	256	9.911
Bologna	925	1.280	400	5.111
Ferrara	381	301	119	3.049

segue Tab. 2.4.12 1 c

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Ravenna	358	1.556	129	3.734
Forlì	597	288	211	2.683
EMILIA - ROMAGNA	3.939	822	1.522	5.110
ITALIA SETTENTRIONALE	25.607	2.077	9.418	6.376
ITALIA	56.244	1.494	16.623	4.721

Tab. 2.4.12 2 - COMMERCIO CON L'ESTERO: INDICI PROVINCIALI E REGIONALI (anno 1981) -

Italia Centrale

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Massa - Carrara	202	297	56	5.563
Lucca	382	728	125	5.516
Pistoia	265	736	93	5.433
Firenze	1.202	1.248	470	7.366
Livorno	345	616	113	1.967
Pisa	388	771	138	2.850
Arezzo	311	507	108	5.589
Siena	255	297	85	1.917
Grosseto	220	99	60	348
TOSCANA	3.571	784	1.247	5.109
Perugia	578	190	179	2.106
Terni	226	155	64	1.113
UMBRIA	804	181	243	1.844

segue Tab. 2.4.12 2 a

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Pesaro e Urbino	333	398	112	2.105
Ancona	433	570	152	4.060
Macerata	292	141	101	2.848
Ascoli Piceno	351	212	127	3.697
MARCHE	1.409	351	493	3.266
Viterbo	268	258	58	1.291
Rieti	142	663	31	2.613
Roma	3.676	5.547	1.059	3.148
Latina	427	1.195	106	3.374
Frosinone	457	694	119	2.969
LAZIO	4.971	4.302	1.374	3.057
ITALIA CENTRALE	10.755	2.308	3.358	3.761
ITALIA	56.244	1.494	16.623	4.721

Tab. 2.4.12 3 - COMMERCIO CON L'ESTERO: INDICI PROVINCIALI E REGIONALI (anno 1981) - Itàlia Meridionale e Insulare

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
L'Aquila	290	262	71	691
Teramo	270	193	76	1.854
Pescara	286	393	75	623
Chieti	369	313	92	2.240
ABRUZZO	1.215	293	314	1.410
Isernia	90	239	18	594
Campobasso	234	68	51	353
MOLISE	324	115	69	416
Caserta	746	180	125	1.427
Benevento	286	32	46	316
Napoli	2.948	745	586	2.628
Avellino	428	423	73	1.360
Salerno	1.001	141	201	1.370
CAMPANIA	5.408	492	1.031	2.044

segue Tab. 2.4.12 3 a

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Foggia	679	114	121	541
Bari	1.456	172	331	1.780
Taranto	568	36	121	847
Brindisi	388	72	70	387
Lecce	758	99	139	2.122
PUGLIA	3.850	117	782	1.380
Potenza	402	77	75	248
Matera	202	42	43	383
BASILICATA	604	65	118	297
Cosenza	735	25	123	193
Catanzaro	731	77	119	296
Reggio Calabria	564	99	88	341
CALABRIA	2.030	65	330	270

segue Tab. 2.4.12 3 b

Province e Regioni	Popolazione residente (migliaia)	Importazioni 10^3 lire x abitante	Addetti (migliaia)	Esportazioni 10^3 lire per addetto
Trapani	419	66	72	1.405
Palermo	1.191	472	226	2.616
Messina	657	82	121	822
Agrigento	463	63	62	249
Caltanissetta	283	95	44	92
Enna	190	61	27	95
Catania	1.000	163	188	1.252
Ragusa	268	91	45	499
Siracusa	393	1.920	78	4.669
SICILIA	4.864	340	863	1.664
Sassari	431	180	102	340
Nuoro	273	84	52	695
Oristano	154	85	27	332
Cagliari	727	806	158	3.145
SARDEGNA	1.585	441	339	1.701
ITALIA MERID. E INSULARE	19.882	303	3.846	1.507
ITALIA	56.244	1.494	16.623	4.721

Nella valutazione delle attività sul territorio, a più stretta correlazione alla grande viabilità, va esaminato anche il comparto turistico nella sua interezza, per le implicazioni e le particolari prospettive di sviluppo economico che l'attività ricettiva e alberghiera comporta nei piani di sviluppo socio-economico di molte regioni.

Per completare il quadro dei fattori territoriali si è quindi sviluppata una ricerca finalizzata a determinare l'entità delle attività turistiche, su base di disaggregazione provinciale, con l'impiego di parametri indicatori che possano rendere in parallelo sia la dimensione del fenomeno sia il richiamo potenziale di generazione della mobilità.

Si è proceduto a determinare la dotazione complessiva dei posti-letto, comprendenti alberghi, ostelli, campeggi, alloggi privati e altri esercizi, rapportando in termini sintetici il tutto con due indicatori espressivi dei posti letto ogni 10.000 abitanti (offerta potenziale) e di addetti alberghieri ogni 100 posti-letto in alberghi e campeggi (offerta occupazionale).

I dati sono ricavati dall'Annuario Statistico del Commercio Interno e del Turismo pubblicato dall'ISTAT e si riferiscono all'anno 1980. Le elaborazioni eseguite sono contenute nelle Tabb. 2.4.13 su base provinciale.

In termini assoluti la regione caratterizzata dalla maggior dotazione di posti-letto è l'Emilia Romagna con oltre 667.000 unità di conto, seguita da Veneto con 551.000 e Toscana con 432.000. In termini relativi alla popolazione la Valle d'Aosta, pur avendo un numero assoluto tra i meno elevati di posti-letto, presenta un rapporto eccezionalmente elevato di 7.510 posti-letto per 10.000 abitanti rispetto alla media nazionale di soli 823 posti-letto. Elevato anche il valore del Trentino Alto-Adige con 4.646 posti-letto ogni 10.000 abitanti, mentre su livelli inferiori si collocano Abruzzo (2.924), Liguria (1.766), Emilia-Romagna (1.694).

I valori inferiori di dotazione alberghiera rispetto agli abitanti si localizzano in Basilicata con soli 124 posti-letto ogni 10.000 abitanti e in Molise con indice 170.

In linea generale l'Italia Settentrionale presenta il valore medio più elevato (1.073 posti-letto per 10.000); l'Italia Centrale e Italia Meridionale e Insulare hanno rispettivamente 890 e 466 posti-letto ogni 10.000 abitanti.

Tab. 2.4.13 1 Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Torino	27.763	9.010	18.164	54.937	236	10
Vercelli	4.836	2.940	9.092	16.868	427	12
Novara	16.267	17.642	10.361	44.270	876	8
Cuneo	15.241	4.314	9.183	28.738	527	10
Asti	1.817	760	39	2.616	122	19
Alessandria	7.289	492	1.035	8.816	190	11
PIEMONTE	73.213	35.158	47.874	156.245	351	10
VALLE D'AOSTA	19.245	15.190	50.173	84.608	7.510	6
Varese	6.713	2.470	5.199	14.382	183	10
Como	16.469	15.464	16.259	48.192	622	8
Sondrio	16.904	2.000	38.347	57.251	3.303	9
Milano	36.123	1.925	/	38.048	94	18
Bergamo	15.824	2.760	121.194	139.778	1.565	9
Brescia	29.602	34.201	37.130	100.933	996	7
Pavia	5.500	450	93	6.043	118	15

Tab. 2.4.13 2 Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Cremona	1.329	300	/	1.629	49	23
Mantova	2.358	270	/	2.628	70	22
LOMBARDIA	130.822	59.840	218.222	408.884	460	11
Bolzano	135.151	9.478	63.422	207.051	4.823	16
Trento	76.907	14.814	105.676	197.397	4.474	8
TRENTINO - ALTO ADIGE	212.058	24.292	168.098	404.448	4.646	13
Verona	25.724	34.197	15.522	75.443	980	7
Vicenza	11.014	570	32.967	44.551	616	20
Belluno	19.732	7.390	61.433	88.555	4.058	11
Treviso	5.694	240	1.343	7.277	101	21
Venezia	82.833	71.564	122.878	277.275	3.366	9
Padova	22.334	250	1.491	24.075	300	30
Rovigo	2.877	14.667	16.465	34.009	1.346	3
VENETO	170.208	128.878	252.099	551.185	1.279	11

Tab. 2.4.13 3 Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80				Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
	alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)		
Pordenone	3.158	100	824	4.082	149	17
Udine	20.531	12.174	82.332	115.037	2.177	6
Gorizia	7.272	12.793	10.664	30.729	2.126	5
Trieste	3.824	3.757	1.571	9.152	324	9
FRIULI - VENEZIA GIULIA	34.785	28.824	95.391	159.000	1.293	7
Imperia	24.045	7.129	13.133	44.307	1.985	10
Savona	46.010	23.310	110.132	179.452	6.049	8
Genova	23.116	7.835	43.778	74.729	720	11
La Spezia	7.153	6.060	4.848	18.061	751	7
LIGURIA	100.324	44.334	171.891	316.459	1.760	9
Piacenza	4.276	730	1.208	6.214	224	13
Parma	12.964	567	4.947	18.478	466	21
Reggio Emilia	4.759	372	6.821	11.952	291	10
Modena	9.511	2.274	4.041	15.826	267	11
Bologna	17.428	1.545	13.861	32.834	355	15

Tab. 2.4.13 4 Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80				Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
	alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)		
Ferrara	6.305	14.406	79.891	100.602	2.638	2
Ravenna	36.345	24.208	28.413	88.966	2.487	3
Forlì	163.799	27.725	200.818	392.342	6.574	6
EMILIA - ROMAGNA	255.387	71.827	340.000	667.214	1.694	7
ITALIA SETTENTRIONALE	996.042	408.343	1.343.748	2.748.133	1.073	10
ITALIA	1.569.733	861.960	2.199.197	4.630.890	823	9

Tab. 2.4.13 5

Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Massa - Carrara	7.842	17.655	18.740	44.237	2.185	4
Lucca	24.180	7.707	129.912	161.799	4.237	8
Pistoia	16.045	1.155	5.970	23.170	875	14
Firenze	24.292	4.730	5.514	34.536	287	13
Livorno	18.256	32.328	37.154	87.738	2.541	7
Pisa	5.474	5.550	290	11.314	292	7
Arezzo	4.117	308	978	5.403	174	12
Siena	18.191	1.710	1.862	21.763	855	13
Grosseto	9.880	24.412	7.928	42.220	1.915	4
TOSCANA	128.277	95.555	208.348	432.180	1.210	8
Perugia	10.880	4.879	7.522	23.281	403	13
Terni	3.165	800	236	4.201	186	12
UMBRIA	14.045	5.679	7.758	27.482	342	13

Tab. 2.4.13 6

Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Pesaro - Urbino	21.957	4.360	24.873	51.190	1.537	12
Ancona	13.287	6.375	22.549	42.211	975	8
Macerata	5.145	4.184	40.967	50.296	1.721	8
Ascoli Piceno	14.459	11.008	23.410	48.877	1.393	6
MARCHE	54.848	25.927	111.799	192.574	1.366	9
Viterbo	3.453	11.620	363	15.525	579	4
Rieti	2.555	700	572	3.827	269	7
Roma	61.070	18.376	27.174	106.620	290	13
Latina	8.532	13.198	137.973	159.703	3.736	6
Frosinone	16.655	780	1.848	19.283	422	10
LAZIO	92.265	44.674	167.929	304.868	613	11
ITALIA CENTRALE	289.435	171.835	495.834	957.104	890	9
ITALIA	1.569.733	861.960	2.199.197	4.630.890	823	9

Tab. 2.4.13 7 Turismo

Province / Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
L'Aquila	9.635	3.778	51.490	64.903	2.235	7
Teramo	14.784	18.177	110.378	143.339	5.313	6
Pescara	7.897	480	4.840	13.217	463	9
Chieti	7.982	5.435	120.405	133.822	3.622	7
ABRUZZI	40.298	27.870	287.113	355.281	2.924	7
Isernia	871	/	6	877	97	12
Campobasso	2.282	2.050	306	4.638	198	7
MOLISE	3.153	2.050	312	5.515	170	8
Caserta	4.934	5.456	13.327	23.717	318	5
Benevento	1.033	/	189	1.222	43	17
Napoli	45.106	11.617	19.381	76.104	258	13
Avellino	1.648	/	/	1.648	39	15
Salerno	19.755	27.616	13.665	61.036	610	7
CAMPANIA	72.476	44.689	46.562	163.727	303	10

Tab. 2.4.13 8 Turismo

Province / Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Foggia	10.417	28.045	2.262	40.724	600	6
Bari	9.982	4.516	/	14.498	100	9
Taranto	3.533	5.856	/	9.389	165	4
Brindisi	4.896	4.337	2.044	11.277	290	5
Lecce	5.669	10.804	2.375	18.848	249	4
PUGLIA	34.497	53.558	6.681	94.736	246	6
Potenza	3.187	300	508	3.995	99	14
Matera	1.600	1.450	430	3.480	172	5
BASILICATA	4.787	1.750	938	7.474	124	10
Cosenza	15.559	25.958	728	42.245	575	4
Catanzaro	12.765	56.988	165	69.918	956	2
Reggio Calabria	6.262	16.457	5.349	28.068	497	3
CALABRIA	34.586	99.403	6.242	140.231	691	3
Trapani	5.010	1.676	2.346	9.032	216	6
Palermo	15.724	5.641	1.289	22.654	190	9

Tab. 2.4.13 9 Turismo

Province Regioni	POSTI LETTO '80 alberghi (A)	ostelli e campeggi (B)	all. priv. e altri es. (C)	Totale (D)	Letti per 10.000 abitanti	Add. alb. per 100 Letti (A+B)
Messina	18.936	5.389	4.442	28.767	438	10
Agrigento	2.397	600	901	3.898	84	12
Caltanissetta	938	90	394	1.422	50	12
Enna	957	19	420	1.396	74	10
Catania	7.589	4.968	274	12.831	128	8
Ragusa	3.227	694	/	3.921	146	7
Siracusa	3.451	2.364	196	6.011	153	7
SICILIA	58.229	21.441	10.262	89.932	185	9
Sassari	19.202	16.187	1.264	36.653	850	7
Nuoro	6.819	8.666	167	15.652	573	5
Oristano	845	1.756	40	2.641	171	5
Cagliari	9.364	4.412	34	13.810	190	7
SARDEGNA	36.230	31.021	1.505	68.756	434	6
ITALIA MERIDIONALE E INSULARE	284.256	281.782	359.615	925.653	466	7
ITALIA	1.569.733	861.960	2.199.197	4.630.890	823	9

Le risultanze complessive su scala nazionale della dotazione di posti-letto sono state rappresentate anche negli allegati grafici G, in diretta correlazione alla rete stradale classificata col D.M. 2474 del 20/7/1983. Tale informazione viene integrata nella tab. 2.4.14 relativa all'anno 1981 di fonte ISTAT che individua il numero di clienti e le presenze, per italiani e stranieri, nelle singole regioni italiane. Il massimo numero di presenze compete a Veneto ed Emilia Romagna con circa 43 milioni complessivi, mentre la maggior frequentazione di stranieri compete al Trentino Alto Adige ed in particolare alla Provincia di Bolzano con oltre 15 milioni di presenze straniere, oltre che con il massimo indice tra stranieri e clienti italiani.

Completa la analisi del comparto turistico la Fig. 2.4.3 dove posti-letto e clientela vengono parallelamente rappresentati in modo da rendere immediata la congruenza tra domanda e offerta nel settore.

Rispetto agli altri indici produttivi, l'aspetto complessivo del fenomeno turistico privilegia nel Nord le regioni Centro Orientali e tutta l'area dell'Italia Centrale. Italia Meridionale e Insulare si mantengono invece agli ultimi posti.

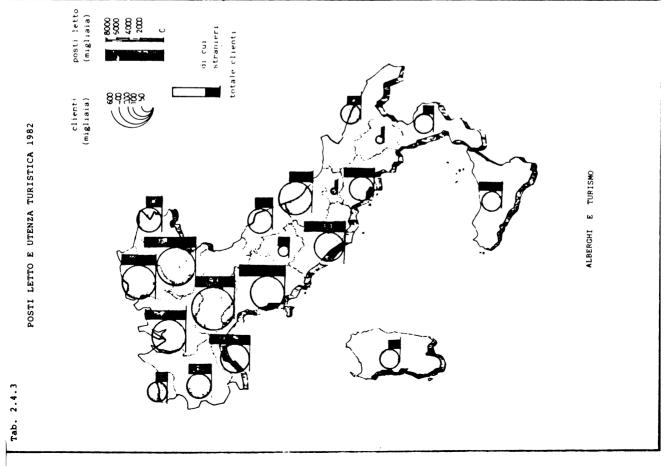
Tab. 2.4.14 1 Attività alberghiera ed extralberghiera (anno 1981)

Regioni	Clienti - migliaia			Presenze - migliaia		
	totale	Stranieri		totale	Stranieri	
		numero	% sul totale		numero	% sul totale
Piemonte	1.966	545	27,7	10.170	1.971	19,4
Valle d'Aosta	704	141	20,0	5.466	584	10,7
Lombardia	5.169	1.464	28,3	23.134	5.434	23,5
Trentino A. Adige	4.103	2.376	57,9	33.665	18.001	53,5
Bolzano	2.577	1.996	77,5	19.286	15.557	80,7
Trento	1.526	380	24,9	14.379	2.444	17,0
Veneto	6.701	3.117	46,5	43.648	17.513	40,1
Friuli - V. Giulia	1.295	502	38,8	10.099	3.907	38,7
Liguria	3.031	850	28,0	27.744	4.656	16,8
Emilia - Romagna	4.889	1.198	24,5	42.802	10.606	24,8
Toscana	5.640	2.077	36,8	28.498	8.012	28,1
Umbria	985	203	20,6	3.558	1.114	32,2

Tab. 2.4.14 2 Attività alberghiera ed extralberghiera (anno 1981)

Regioni	Clienti - migliaia			Presenze - migliaia		
	totale	Stranieri		totale	Stranieri	
		numero	% sul totale		numero	% sul totale
Marche	1.229	187	15,2	11.748	1.676	14,3
Lazio	5.344	1.962	36,7	25.955	6.461	24,9
NORD - CENTRO	41.056	14.622	35,6	266.493	79.965	30,0
ITALIA	50.734	16.453	32,4	321.542	91.504	28,5

Tab. 2.4.14 3 Attività alberghiera ed extralberghiera (anno 1981)

Regioni	Clienti - migliaia			Presenze - migliaia		
	totale	Stranieri		totale	Stranieri	
		numero	% sul totale		numero	% sul totale
Abruzzi	1.861	154	8,3	18.181	1.694	9,3
Molise	159	11	6,9	447	24	5,4
Campania	2.437	690	28,3	14.063	4.917	35,0
Puglia	1.101	111	10,1	4.744	464	9,8
Basilicata	125	18	14,4	502	76	15,1
Calabria	893	43	4,8	4.090	224	5,5
Sicilia	2.173	644	29,6	8.247	3.039	36,8
Sardegna	929	160	17,2	4.775	1.101	23,1
MEZZOGIORNO	9.678	1.831	18,9	55.049	11.539	21,0
ITALIA	50.734	16.453	32,4	321.542	91.504	28,5

Per passare dall'analisi in termini di struttura turistica ad una più diretta conoscenza dei flussi viari connessi specificamente al turismo straniero, si sono elaborati alcuni dati ausiliari desunti da un'indagine dell'anno 1982 eseguita dall'ANAS in collaborazione con altri Enti italiani e stranieri, in merito al traffico sulle frontiere.

Nella Tab. 2.4.15 si è riportato il traffico estivo del periodo 15 giugno - 30 settembre 1982 ai valichi stradali di Ventimiglia, Traforo Monte Bianco, Traforo Gran S. Bernardo, Valico Como-Chiasso, Brennero, Tarvisio, Trieste Pese, Trieste Fernetti; si è pure riportata la distinzione tra autoveicoli passeggeri e merci in entrata e in uscita, con specifica attenzione ai veicoli passeggeri in ingresso in Italia per turismo.

Il valico che denota maggior transito turistico si conferma il Brennero con oltre 853.000 autovetture in entrata, seguito da Como-Chiasso con 648.500, da Tarvisio con 435.300; alquanto minori i transiti al Gran S. Bernardo (108.600 autoveicoli) e a Trieste Fernetti (55.700).

Nelle Tabb. 2.4.16, 2.4.17 si è considerata la distribuzione del traffico turistico entrato ai valichi stradali, sia in termini di autovetture sia di passeggeri, suddividendo il territorio nazionale in dieci aree di destinazione. Circa il 33% del traffico automobilistico estivo in ingresso nel nostro Paese risulta diretto in Trentino Alto-Adige, con netta prevalenza della Provincia di Bolzano su quella di Trento; il 13% si dirige in Toscana, Umbria e Lazio e circa l'11% nella sola Emilia Romagna.

I valori più bassi si registrano in Piemonte e in Valle d'Aosta (4%) e, in genere, per le regioni meridionali e insulari mediamente attestate attorno al 5%, e per le quali tuttavia incide considerevolmente la lunghezza del viaggio in relazione all'impiego del mezzo automobilistico con probabile partecipazione quindi di altri modi di trasporto nel bilancio turistico complessivo.

L'insieme dei dati e delle considerazioni fornite costituisce parte importante delle successive elaborazioni anche ai fini dell'attribuzione del riparto degli investimenti del Piano Decennale; in questo ambito infatti i valori statistici qui presentati subiranno ulteriori affinamenti e finalizzazioni a carattere perequativo.

Si tratta di un tema coinvolgente valenze economiche anche a livello di programmazione regionale, e per il quale la rete viaria in efficienza oppure no costituisce motivo deterrente o di sviluppo.

Tab. 2.4.15 Traffico estivo ai valichi stradali (dal 15/6 al 30/9 1982)

Posti di Frontiera	TRANSITI COMPLESSIVI (migliaia di autoveicoli)					Spostamenti turistici (migliaia di autoveicoli)	
	autoveicoli in entrata in Italia			autoveicoli in uscita dall'Italia	autoveicoli complessivi	autoveicoli passeggeri entrati per turismo	% sugli autoveicoli passeggeri entrati
	passeggeri	merci	totali				
Ventimiglia	459,0	33,7	492,7	408,3	901,0	220,3	48 %
Monte Bianco	221,4	62,5	283,9	285,1	569,0	190,4	86 %
Gran San Bernardo	114,3	28,6	142,9	147,3	290,2	108,6	95 %
Como - Chiasso	842,2	72,2	914,4	821,5	1.735,9	648,5	77 %
Brennero	862,0	173,0	1.035,0	1.003,3	2.038,3	853,4	99 %
Tarvisio (1)	483,7	50,4	534,1	515,1	1.049,2	435,3	90 %
Trieste Pese	248,9	123,8	261,7	247,1	508,8	129,4	52 %
Trieste Fernetti (2)	185,6	34,8	220,4	240,3	460,7	55,7	30 %
Totale	3.417,1	468,0	3.885,1	3.668,0	7.533,1	2.641,6	77 %

(1) = il traffico in uscita manca dei dati dal 15 al 30 giugno.

(2) = mancano i dati relativi al 13, 14, 15 e 16 agosto

Tab. 2.4.16 Distribuzione del traffico turistico estivo (dal 15/6 al 30/9 1982) : movimento di autovetture

Posti di frontiera	Autovetture entrate (migliaia)	REGIONI DI DESTINAZIONE (DISTRIBUZIONE %)									
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	L
Ventimiglia	216,8	12,47	4,33	10,15	24,77	9,53	21,30	2,65	2,37	11,90	0,53
Monte Bianco	187,4	19,69	5,72	17,00	4,71	9,76	15,51	6,33	6,58	9,68	5,02
Gran S. Bernardo	106,9	24,65	4,81	7,76	23,34	6,88	11,64	4,78	4,07	9,08	2,99
Como - Chiasso	638,1	0,85	9,84	10,04	9,05	9,54	18,34	7,43	9,13	20,16	5,62
Brennero	839,8	0,44	8,63	33,74	3,67	19,01	11,86	13,84	2,63	4,68	1,50
Tarvisio	428,3	0,21	2,66	80,73	1,60	3,72	4,95	2,89	1,00	1,80	0,44
Trieste P.	127,3	0,39	4,90	52,35	4,71	8,82	10,78	6,08	-	9,22	2,75
Trieste F.	54,8	0,78	1,33	67,11	1,93	7,53	10,18	0,54	2,29	7,17	1,14
Totale	2.599,4	3,89	6,88	33,05	7,31	11,47	13,27	7,95	4,14	9,42	2,62

Nota : A = Piemonte e Valle d'Aosta; B = Lombardia; C = Trentino Alto-Adige, Veneto e Friuli-V.Giulia;

D = Liguria; E = Emilia-Romagna; F = Toscana, Umbria e Lazio; G = Marche e Abruzzo;

H = Molise e Puglia; I = Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia; L = Sardegna.

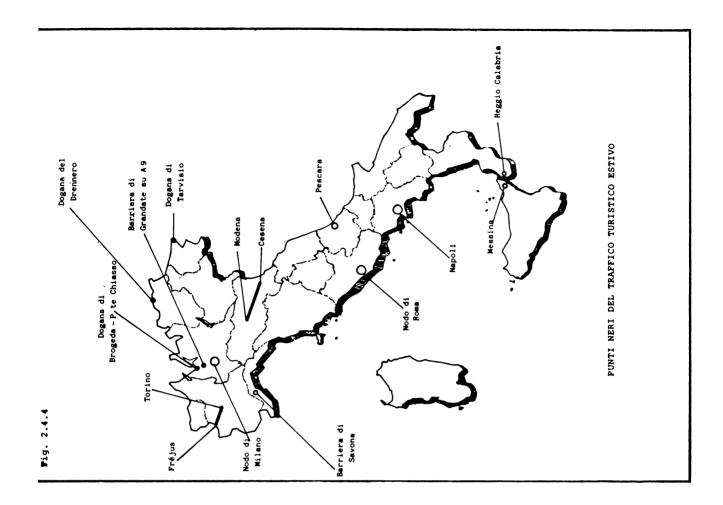
Tab. 2.4.17 Distribuzione del traffico turistico estivo (dal 15/6 al 30/9 1982) : movimento di passeggeri

Posti di frontiera	Persone entrate per turismo (migliaia)	REGIONI DI DESTINAZIONE (DISTRIBUZIONE %)									
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	L
Ventimiglia	758,8	13,05	3,81	9,42	25,40	8,47	23,31	2,58	2,23	11,26	0,47
Monte Bianco	712,1	24,01	6,05	17,33	4,10	8,50	14,84	5,95	5,92	8,82	4,48
Gran S. Bernardo	352,8	24,26	4,80	6,96	24,10	6,36	12,05	4,75	4,20	9,27	3,25
Como - Chiasso	2.233,4	0,82	9,90	9,97	9,03	9,65	18,31	7,43	9,55	20,30	5,04
Brennero	2.939,3	0,43	8,17	33,78	3,21	17,07	14,49	13,31	2,34	6,10	1,10
Tarvisio	1.370,6	0,23	2,92	79,77	1,35	3,40	6,55	2,76	0,94	1,67	0,41
Trieste P.	458,3	0,27	4,14	57,25	3,70	7,24	10,02	5,28	-	8,12	3,98
Trieste F.	213,7	0,77	6,47	54,60	1,23	9,91	15,57	0,32	4,50	9,77	0,86
Totale	9.039,0	4,34	6,80	32,16	7,09	10,68	14,70	7,73	4,19	9,90	2,41

Nota : A = Piemonte e Valle d'Aosta; B = Lombardia; C = Trentino Alto-Adige, Veneto e Friuli-V.Giulia;
D = Liguria; E = Emilia-Romagna; F = Toscana, Umbria e Lazio; G = Marche e Abruzzo;
H = Molise e Puglia; I = Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia; L = Sardegna.

Per completare l'analisi dei dati relativi al traffico viabilistico con il turismo estivo, si è prospettata nella Fig. 2.4.4 la distribuzione sul territorio nazionale dei nodi di traffico di particolare congestione e dei punti soggetti comunque a fenomeni di congestione viaria.

La figura mostra come i maggiori ostacoli a una fluida circolazione tendano a concentrarsi in pochi punti di grave turbativa per il traffico, piuttosto che a distribuirsi più diffusamente sulla rete viaria fondamentale. In altre parole, i flussi di traffico concorrono a provocare notevoli situazioni di congestione in ben precisi gangli, nei quali convergono e dai quali si irradiano le maggiori arterie del nostro sistema stradale. A questi vanno poi a aggiunti particolari punti di congestione relativi ad alcuni valichi alpini e ai collegamenti con le Isole.

Più in dettaglio, il maggior numero di punti di congestione è riscontrabile nell'Italia Settentrionale: infatti, ben sei regioni su otto denunciano problemi di traffico, sia sulla viabilità che sulle grandi arterie di collegamento. Il Piemonte fa registrare situazioni di congestione in corrispondenza del valico del Moncenisio e

del Fréjus e poi lungo le S.S. 24 e 24 fino a Torino; in Lombardia, il traffico rimane congestionato dal confine svizzero di Chiasso fino a Milano, che, a sua volta, costituisce uno dei maggiori nodi viari e veicolari del Paese, mentre il Trentino-Alto Adige presenta seri problemi in relazione al valico del Brennero, fino a Bolzano.

In Friuli - Venezia Giulia, situazioni di difficoltoso deflusso si determinano al valico di Tarvisio, mentre in Liguria problemi di congestione si presentano a Savona, all'innesto della autostrada A 6 con la A 10. Le condizioni di congestione più estese si riscontrano in Emilia-Romagna, sull'Autostrada del Sole da Modena a Bologna, e da Bologna sulla A 14 fin oltre la diramazione per Ravenna.

Altri punti di particolare congestione sono localizzabili a Roma (in particolare sul Grande Raccordo Anulare) e sulla rete autostradale attorno a Napoli e tra Napoli e Salerno. Situazioni di grave congestione presentano, infine, la zona di Pescara e, soprattutto, le arterie di adduzione allo stretto di Messina, sia sulla sponda calabra che su quella siciliana.

Fig. 2.4.4

PUNTI NERI DEL TRAFFICO TURISTICO ESTIVO

2.5 Intermodalità portuale e aeroportuale

L'obiettivo di integrazione della rete della viabilità di grande comunicazione nel sistema complessivo dei trasporti nazionali può venir considerata sia nei riguardi della rete infrastrutturale complessiva sia nei confronti specifici dei nodi primari di trasporto.

La legge 531/82 richiama entrambi gli aspetti ed attribuisce un particolare riferimento attuativo negli interventi del Piano Decennale ai collegamenti con i principali porti ed aeroporti nazionali. Tali strutture difatti ai fini dell'attribuzione del carico alla rete si comportano e vanno considerati come poli generatori di mobilità la cui prosecuzione compete per larga parte alla rete stradale.

L'efficienza e l'efficacia di una rete stradale di grande comunicazione si misura anche nel grado di interconnessione con i terminali marittimi ed aerei, potendovisi anzi vedere dei notevoli aspetti moltiplicatori della redditività dell'investimento nello specifico settore del trasporto nel suo complesso.

E' quindi di particolare significato l'indicatore generale di Piano Decennale, che finalizzi la base informativa al conseguimento di precise priorità della spesa in correlazione all'entità dei servizi resi dalle strutture portuali e aeroportuali sul territorio nazionale. Ciò anche in riferimento ai lineamenti emersi dalla programmazione socio-economica nazionale che pone in generale obiettivi primari e qualificanti proprio sui terminali intermodali tra terra, acqua ed aria.

L'argomento raggiunge specie per l'Italia Insulare significati economici di carattere fondamentale, che trascendono il ristretto settore del trasporto per incidere direttamente sulle grandi voci dei costi di produzione, della struttura occupazionale e delle prospettive di mercato del prodotto interno lordo.

Nella Tab. 2.5.1 si sono riportate le elaborazioni sul traffico aeroportuale desunte dall'ISTAT

relativamente all'anno 1981. Disaggregato per singoli aeroporti nazionali, si è riportato il movimento di aerei, di passeggeri, di merci, in termini assoluti e percentuali.

Nella Tab. 2.5.2 si è invece integrato il dato con il confronto storico fra i movimenti dei principali aeroporti, aggregati su scala regionale, tra il 1970 e il 1981, desumendo il dato dal Conto Nazionale dei Trasporti.

Il maggior traffico si verifica nel Lazio (Fiumicino e Ciampino) con il 38% del movimento di aerei, il 42% del movimento passeggeri e il 51% del movimento di merci, segue la Lombardia con indici rispettivamente pari al 24% di aerei, 24% di passeggeri e 36% di merci.

Complessivamente nell'Italia Settentrionale si è concentrato il 37% dei movimenti di aerei, il 37% di passeggeri, il 43% di merci; nell'Italia Centrale rispettivamente il 41%, il 44%, il 52%. L'Italia Meridionale e Insulare si colloca invece al 22% per il movimento di aerei, al 19% per i passeggeri e solo al 5% per le merci. (Fig. 2.5.1)

Dal 1970 al 1981 il traffico nei principali aeroporti ha subìto una lievi flessione come numero di movimenti aerei (- 2,6%), ma hà avuto un notevole incremento del traffico passeggeri (+ 70,1) e come traffico merci (+ 21,1%).

La situazione non è omogenea su tutto il territorio nazionale in quanto gli aeroporti del Nord Italia hanno visto incrementare anche il numero dei voli (+ 6%) contro una generale diminuzione nel Centro, nel Sud e nelle Isole; come traffico passeggeri l'incremento maggiore si è avuto al Nord con il 74% e nel Meridione con il 73%. Per il traffico merci più sensibili si sono dimostrati i progressi dell'Italia Centrale (+ 25%) e dell'Italia meridionale Insulare (+ 23%), contro un'attestamento del Nord Italia attorno ad un aumento del solo 16%.

Dall'insieme dei dati emerge, almeno per il prossimo decennio, una sostanziale stabilità conseguita nel nostro Paese dal trasporto aereo, e quindi si può ritenere in termini di comparazione relativa sufficientemente probatorio il riscontro statistico presentato con riferimento al passato.

Il problema della valutazione delle priorità connesse al collegamento dei principali aeroporti con la rete di grande comunicazione riguarda peraltro un ridotto gruppo di arterie classificate, e non si presta ad una più ampia generalizzazione del dato, come invece per altri indicatori esaminati.

Tab. 2.5.1 1

MOVIMENTO E TRAFFICO NEGLI AEROPORTI NAZIONALI - (Anno 1981)

Servizi interni e internazionali

AEROPORTI	AEREI			PASSEGGERI			MERCI (quintali)		
	Arrivati	Partiti	Totale %	Sbarcati	Imbarcati	Totale %	Scaricate	Caricate	Totale %
Torino - Caselle	6.389	6.327	3,1	355.239	336.376	2,6	28.497	24.838	2,1
Milano - Malpensa	6.604	6.594	3,2	474.942	462.203	3,5	177.613	254.042	17,1
Milano - Linate	39.633	39.633	19,2	2.781.342	2.805.312	21,0	193.034	294.609	19,3
Bergamo - Orio al Serio	160	161	0,1	1.688	1.886		14	131	
Verona - Villafranca	1.413	1.413	1,0	95.100	94.738	0,7	1.213	1.683	0,1
Treviso - Sant'Angelo	198	198	0,1	12.312	12.716	0,1	3	1	
Venezia - Tessera	6.821	6.821	3,3	497.506	485.199	3,7	12.651	17.558	1,2
Trieste - Ronchi dei Legionari	1.817	1.814	1,0	112.689	114.261	0,9	3.816	2.248	0,2
Genova - Sestri	4.410	4.410	2,2	253.881	265.753	1,6	20.942	27.923	1,9
Villanova - D'Albenga	62	62		226	233				
Bologna - Borgo Panigale	2.745	2.745	1,4	155.189	157.329	1,2	4.138	6.723	0,4
Rimini	1.516	1.516	1,0	146.187	146.558	1,1	65	84	
Forlì	268	267	0,2	6.258	5.955	0,1	1.908	5.361	0,3

Tab. 2.5.1 2

AEROPORTI	AEREI			PASSEGGERI			MERCI (quintali)		
	Arrivati	Partiti	Totale %	Sbarcati	Imbarcati	Totale %	Scaricate	Caricate	Totale %
Firenze - Peretola	53	50		192	203				
Elba - Marina di Campo	384	382	0,2	2.051	2.089				
Pisa - San Giusto	5.580	5.577	3,0	236.993	239.450	1,8	13.710	16.656	1,2
Grosseto	49	50		4.086	3.791				
Ancona - Falconara	537	537	0,3	6.326	6.433	0,1	9	17	
Roma - Fiumicino	68.494	68.494	35,1	5.445.498	5.473.511	41,0	543.798	727.949	50,4
Roma - Ciampino	4.008	4.003	2,0	152.850	158.564	1,2	77	6.205	0,3
Roma - Urbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pescara	1.145	1.145	1,0	9.314	8.619	0,1	17	4	
Napoli - Capodichino	6.712	6.719	3,5	490.497	498.609	3,7	10.710	13.980	10
Bari - Palese	2.427	2.427	1,3	143.562	138.014	1,1	3.717	1.480	0,2
Brindisi - Casale	1.622	1.622	1,0	69.154	66.475	0,5	1.940	4.822	0,3
Catanzaro - Crotone	2	2		60	61		4		
Lamezia Terme - S. Eufemia	827	826	1,0	46.520	45.581	0,4	186	21	

Tab. 2.5.1 3

AEROPORTI	AEREI			PASSEGGERI			MERCI (quintali)		
	Arrivati	Partiti	Totale %	Sbarcati	Imbarcati	Totale %	Scaricate	Caricate	Totale %
Reggio - Calabria	1.535	1.535	1,0	112.437	115.287	0,9	3.449	1.735	0,2
Trapani - Birgi	1.036	1.036	1,0	27.530	28.670	0,2	950	1.215	0,1
Pantelleria	747	748	0,4	26.759	25.260	0,2	1.509	228	0,1
Palermo - Punta Raisi	6.823	6.823	3,4	443.684	446.347	3,3	16.819	10.765	1,1
Lampedusa	484	484	0,3	14.336	15.523	0,1	1.400	799	0,1
Catania - Fontana Rossa	6.069	6.070	3,4	463.448	459.287	3,5	14.614	6.895	0,9
Alghero - Fertilia	3.423	3.417	2,0	146.085	143.242	1,1	6.244	2.972	0,4
Olbia - Venafiorita	2.769	2.764	1,4	183.336	188.125	1,4	6.289	1.478	0,3
Cagliari - Elmas	5.924	5.920	3,0	389.347	393.854	2,9	18.529	5.267	0,9
TOTALE	192.686	192.592	100	13.306.664	13.345.414	100	1.087.865	1.437.689	100

Tab. 2.5.2 1 TRAFFICO COMMERCIALE NEI PRINCIPALI AEROPORTI : ITALIA SETTENTRIONALE

Regioni	Movimento aeromobili		Movimento passeggeri		Passeggeri in transito		Movimento merci e posta (tonn.)	
	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970
Piemonte	12.719	+ 0,13	701.908	+ 74,11	228	- 97,91	7.508	- 42,08
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia	92.458	+ 22,60	6.523.799	+ 95,65	349.325	+ 81,29	104.527	+ 27,87
Trentino - A.A.	-	-	-	-	-	-	-	-
Veneto	13.642	- 5,41	982.805	+ 56,49	15.406	- 3,71	2.928	- 15,52
Friuli - V.G.	3.631	- 11,72	226.950	+ 92,13	592	+ 381,30	624	+ 95,61
Liguria	8.788	- 41,74	518.616	+ 1,82	9.228	- 86,97	6.138	- 6,38
Emilia Romagna	8.522	- 16,14	605.263	+ 19,55	7.252	- 41,94	1.194	- 16,15
Italia Settentrionale	139.760	+ 5,96	9.559.341	+ 73,83	382.031	+ 26,07	122.919	+ 15,88
Italia	374.310	- 2,59	26.287.020	+ 70,08	1349.604	+ 16,17	319.215	+ 21,08

Tab. 2.5.2 2 TRAFFICO COMMERCIALE NEI PRINCIPALI AEROPORTI : ITALIA CENTRALE

Regioni	Movimento aeromobili		Movimento passeggeri		Passeggeri in transito		Movimento merci e posta (tonn.)	
	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970
Toscana	11.157	+ 13,67	476.443	+ 106,57	90.164	+ 106,63	3.530	+ 43,96
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-
Marche	-	-	-	-	-	-	-	-
Lazio	144.999	+ 7,56	11.230.423	+ 64,67	717.583	+ 4,23	162.308	+ 24,45
Italia Centrale	156.156	- 6,31	11.706.866	+ 66,04	807.747	+ 10,34	165.838	+ 24,81
Italia	374.310	- 2,59	26.287.020	+ 70,08	1.349.604	+ 16,17	319.215	+ 21,08

Tab. 2.5.2 3 TRAFFICO COMMERCIALE NEI PRINCIPALI AEROPORTI : ITALIA MERIDIONALE E INSULARE

Regioni	Movimento aeromobili		Movimento passeggeri		Passeggeri in transito		Movimento merci e posta (tonn.)	
	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970	1981	Variazione % 1981 ÷ 1970
Abruzzo	-	-	-	-	-	-	-	-
Molise	-	-	-	-	-	-	-	-
Campania	13.431	- 37,15	989.106	+ 51,34	27.425	+ 0,16	4.794	+ 6,91
Puglia	8.098	- 31,34	417.074	+104,11	35.452	+ 65,22	4.339	+ 120,14
Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-
Calabria	4.723	+ 75,84	291.441	+359,99	7.594	+ 69,09	956	+ 42,69
Sicilia	27.858	- 7,71	1.869.966	+ 45,59	30.147	- 41,13	11.773	+ 9,70
Sardegna	24.284	+ 23,51	1.453.226	+107,62	59.208	+168,42	8.596	+ 25,67
Italia Meridionale e Insulare	78.394	- 8,52	5.020.813	+ 72,80	159.826	+ 26,25	30.458	+ 23,33
Italia	374.310	- 2,59	26.287.020	+ 70,08	1.349.604	+ 16,17	319.215	+ 21,08

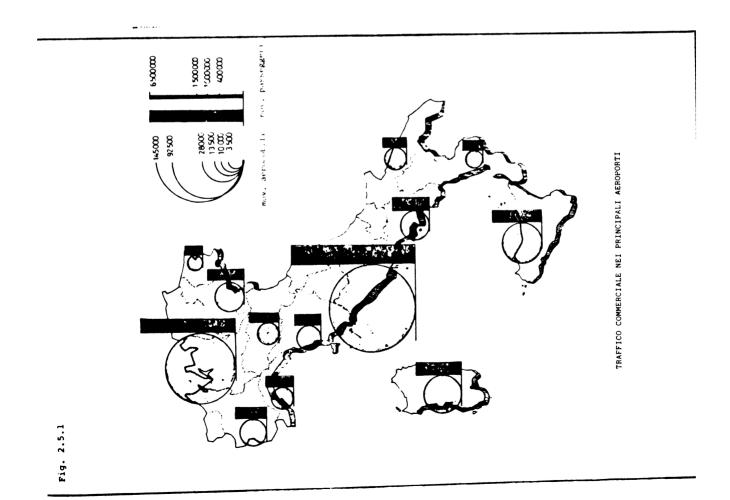
Fig. 2.5.1

TRAFFICO COMMERCIALE NEI PRINCIPALI AEROPORTI

L'analisi del traffico sulla struttura portuale italiana è stata desunta dall'Annuario Statistico della Navigazione Marittima pubblicato dall'ISTAT con riferimento 1980; sono state elaborate tre serie di tabelle di sintesi in analogia a quanto sviluppato per il traffico aeroportuale.

Nella Tab. 2.5.3 si è riportato il movimento delle navi per Province e Regioni con indicazione dei Porti principali e distinzione tra navi in arrivo e navi in partenza; il movimento viene integrato, oltre al dato quantitativo dei natanti, anche con l'indicazione del tonnellaggio complessivo di stazza netta.

Nella Tab. 2.5.4, mantenendo un livello di disaggregazione su scala provinciale e regionale, si è riportato il movimento annuo delle merci sbarcate e imbarcate, distinguendo fra rinfuse secche e prodotti petroliferi in modo da sceverare la reale incidenza e necessità di intermodalità al terminale marittimo. Ciò verrà ripreso nel prosieguo trattando della rete di trasporto per oleodotti.

Nella Tab. 2.5.5 è infine riportato il movimento di passeggeri imbarcati e sbarcati, con disaggregazione del turismo da crociera; la scala di analisi si mantiene a livello provinciale, analogamente al criterio seguito nelle due precedenti ta-

Tab.2.5.3 1 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Venezia (Venezia, Chioggia)	6.082	17.193	6.051	17.113	12.133	34.306
Rovigo (Ponte Fornaci)	371	136	373	135	744	271
VENETO	6.453	17.329	6.424	17.248	12.877	34.577
Udine (Porto Nogaro, Tor Viscosa)	503	205	499	207	1.002	412
Gorizia (Monfalcone, Sdobba)	485	1.025	484	1.040	969	2.065
Trieste (Trieste, Sistiana)	3.387	20.715	3.374	20.499	6.761	41.214

belle e vengono riportati per completezza anche i totali regionali.

Il peso delle relazioni marittime e portuali risulta certamente importante per l'assetto della rete viaria di grande comunicazione, e quindi le elaborazioni relative verranno riprese in sede di riparto interregionale dell'investimento, attinendo a tematiche di ordine comunque nazionale e concernendo estese maglie della rete principale.

Nella Fig. 2.5.2, su scala regionale di disaggregazione, si riporta la visualizzazione del trasporto marittimo relativo alla portualità nazionale, indicando partitamente sia il tonnellaggio annuo di stazza netta sia l'entità ponderale del movimento di merci.

Nella Fig. 2.5.3 si riporta inoltre a maggior completezza del dato informativo l'esistente rete degli oleodotti desunti dal Conto Nazionale dei Trasporti, in modo da comprendere nell'analisi degli indicatori di convenienza generale eventuali condizioni di parallelismo o di duplicazioni di struttura tra viabilità e sistemi di adduzione per condotta.

segue Tab. 2.5.3 2 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
FRIULI - V.G.	4.375	21.945	4.357	21.746	8.732	43.691
Imperia (Oneglia, Porto Maurizio)	237	344	248	361	485	705
Savona (Savona)	1.698	9.651	1.732	9.912	3.430	19.563
Genova (Genova)	6.690	45.639	6.642	44.681	13.332	90.320
La Spezia (La Spezia)	2.104	8.756	2.068	8.562	4.172	17.318
LIGURIA	10.729	64.390	10.690	63.516	21.419	127.906

segue Tab. 2.5.3 3 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Ferrara (Porto Garibaldi)	45	22	40	22	85	44
Ravenna (Ravenna)	2.520	7.405	2.480	7.274	5.000	14.679
Forlì (Rimini)	53	79	53	79	106	158
EMIGLIA - ROMAGNA	2.618	7.506	2.573	7.375	5.191	14.881
Massa-Carrara (Marina di Carrara)	734	1.204	735	1.219	1.469	2.423
Lucca (Viareggio)	166	57	167	51	333	108

segue Tab. 2.5.3 4 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Livorno (Livorno, Piombino, P.to Ferraio)	29.087	32.837	29.086	32.602	58.173	65.439
Grosseto (Porto S. Stefano)	4.295	952	4.299	952	8.594	1.904
TOSCANA	34.282	35.050	34.287	34.824	68.569	69.874
Pesaro (Pesaro	257	128	261	126	518	254
Ancona (Ancona, Falconara)	1.666	6.305	1.661	6.223	3.327	12.528
Ascoli Piceno (S. Benedetto del Tronto)	209	149	212	151	421	300

segue Tab. 2.5.3 5 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
MARCHE	2.132	6.582	2.134	6.500	4.266	13.082
Roma (Civitavecchia, Fiumicino)	3.511	13.281	3.512	12.908	7.023	26.189
Latina (Gaeta, Formia, Ponza)	3.107	832	3.124	837	6.231	1.669
LAZIO	6.618	14.113	6.636	13.745	13.254	27.858
Pescara (Pescara)	396	320	396	320	792	640
Chieti (Ortona, Vasto)	518	447	509	436	1.027	883
ABRUZZO	914	767	905	756	1.819	1.523

segue Tab. 2.5.3 6 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Campobasso (Termoli)	752	133	751	133	1.503	266
MOLISE	752	133	751	133	1.503	266
Napoli (Napoli, Bagnoli, Pozzuoli)	96.648	35.750	96.524	35.477	193.172	71.227
Salerno (Salerno)	3.812	1.402	3.807	1.402	7.619	2.084
CAMPANIA	100.460	37.152	100.331	36.879	200.791	74.031
Foggia (Manfredonia	1.797	1.263	1.792	1.291	3.589	2.554

segue Tab. 2.5.3 7 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Bari (Bari, Barletta)	1.743	3.232	1.722	3.260	3.465	6.492
Taranto (Taranto)	1.888	13.452	1.877	13.563	3.765	27.015
Brindisi (Brindisi)	1.719	3.995	1.710	3.968	3.429	7.963
Lecce (Gallipoli, Otranto)	254	186	254	186	508	372
PUGLIA	7.401	22.128	7.355	22.268	14.756	44.396
Catanzaro (Crotone, Vibo Valentia)	1.015	1.256	1.023	1.314	2.038	2.570

segue Tab. 2.5.3 8 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Reggio Calabria (Reggio Calabria)	562	784	561	782	1.123	1.566
CALABRIA	1.577	2.040	1.584	2.096	3.161	4.136
Trapani (Trapani, Mazara del Vallo)	10.878	1.826	10.884	1.828	21.762	3.654
Palermo (Palermo, Termini Imerese)	2.728	7.344	2.749	7.600	5.477	14.944
Messina (Milazzo, Messina)	15.782	5.818	15.771	5.987	31.553	11.805
Agrigento (Porto Empedocle)	1.442	1.356	1.441	1.353	2.883	2.709

segue Tab. 2.5.3 9 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Caltanissetta (Gela)	951	2.809	939	2.816	1.890	5.625
Catania (Catania)	748	1.694	759	1.720	1.507	3.414
Siracusa (Augusta, Santa Panagia)	4.208	25.041	4.169	23.860	8.377	48.901
SICILIA	36.737	45.888	36.712	45.164	73.449	91.052
Sassari (Porto Torres, Olbia)	32.050	16.429	32.063	16.574	64.113	33.003
Nuoro (Arbatax)	374	765	376	749	750	1.514

segue Tab. 2.5.3 10 Trasporti marittimi : movimento delle navi (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	NAVI ARRIVATE		NAVI PARTITE		IN COMPLESSO	
	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)	n°	TSN (migliaia)
Cagliari (Porto Foxi, Porto Scuso, Cagliari)	16.576	20.031	16.565	19.872	33.141	39.903
SARDEGNA	49.000	37.225	49.004	37.195	98.004	74.420
TOTALE NAZIONALE	264.048	312.251	263.743	309.445	527.791	621.696

Tab. 2.5.4 1 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Venezia (Venezia, Chioggia)	10.951	11.999	22.950	3.316	672	3.988	14.267	12.671	26.938
Rovigo (Ponte Fornaci)	62	63	125	113	15	128	175	78	253
VENETO	11.013	12.062	23.075	3.429	687	4.116	14.442	12.749	27.191
Udine (Porto Nogaro, Tor Viscosa)	136	28	164	207	1	208	343	29	372
Gorizia (Monfalcone, Sdobba)	1.067	219	1.286	19	1	20	1.086	220	1.306
Trieste (Trieste, Sistiana)	3.023	31.338	34.361	1.275	1.632	2.907	4.298	32.970	37.268
FRIULI - V. G.	4.226	31.585	35.881	1.501	1.634	3.135	5.727	33.219	38.946

segue Tab. 2.5.4 2 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Imperia (Oneglia, Porto Maurizio)	123	1	124	74	-	74	197	1	198
Savona (Savona).	5.544	9.023	14.567	1.070	46	1.116	6.614	9.069	15.683
Genova (Genova)	11.260	34.542	45.772	2.552	2.599	5.151	13.812	37.141	50.923
La Spezia (La Spezia)	5.152	5.845	10.997	1.604	2.129	3.733	6.756	7.974	14.730
LIGURIA	22.079	52.111	71.460	5.300	4.774	10.074	27.379	56.885	81.534
Ferrara (Porto Garibaldi)	4	28	32	26	-	26	30	28	58
Ravenna (Ravenna)	6.267	3.263	9.530	2.186	174	2.360	8.453	3.437	11.890

segue Tab. 2.5.4 3 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Forlì (Rimini)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EMILIA-ROMAGNA	6.271	3.291	9.562	2.212	174	2.386	8.483	3.465	11.948
Massa-Carrara (Martina di Carrara)	830	11	841	934	1	935	1.764	12	1.776
Lucca (Viareggio)	14	-	14	127	4	131	141	4	145
Livorno (Livorno, Piombino, P.to Ferraio)	9.092	6.858	15.950	4.747	1.027	5.774	13.839	7.885	21.724
Grosseto (Porto S. Stefano)	94	22	116	436	3	439	530	25	555
TOSCANA	10.030	6.891	16.921	6.244	1.035	7.279	16.274	7.926	24.200

segue Tab. 2.5.4 4 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Pesaro (Pesaro)	22	212	234	90	20	110	112	232	344
Ancona (Ancona, Falconara)	1.198	3.190	4.388	521	857	1.378	1.719	4.047	5.766
Ascoli Piceno (S. Benedetto del Tronto)	15	358	373	+	3	3	15	361	376
MARCHE	1.235	3.760	4.995	611	880	1.491	1.846	4.640	6.486
Roma (Civitavecchia, Fiumicino,)	1.937	9.097	11.034	784	1.380	2.164	2.721	10.477	13.198
Latina (Gaeta, Formia, Ponza)	420	1	421	81	2	83	501	3	504
LAZIO	2.357	9.098	11.455	865	1.382	2.247	3.222	10.480	13.702

segue Tab. 2.5.4 5 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Pescara (Pescara)	155	158	313	25	-	25	180	158	338
Chieti (Ortona, Vasto)	202	349	551	105	-	105	307	349	656
ABRUZZO	357	507	864	130	-	130	487	507	994
Campobasso (Termoli)	-	-	-	1	-	1	1	-	1
MOLISE	-	-	-	1	-	1	1	-	1
Napoli (Napoli, Bagnoli, Pozzuoli)	6.218	5.631	11.849	3.004	790	3.794	9.222	6.421	15.643
Salerno (Salerno)	702	29	731	254	-	254	956	29	985

segue Tab.2.5.4 6 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
CAMPANIA	6.920	5.660	12.580	3.258	790	4.048	10.178	6.450	16.628
Foggia (Manfredonia)	536	48	584	680	-	680	1.216	48	1.264
Bari (Bari, Barletta)	1.063	2.043	3.106	478	37	515	1.541	2.080	3.621
Taranto (Taranto)	17.908	4.358	22.266	5.862	612	6.474	23.770	4.970	28.740
Brindisi (Brindisi)	617	2.394	3.011	325	143	468	942	2.357	3.479
Lecce (Gallipoli, Otranto)	10	2	12	215	-	215	225	2	227
PUGLIA	20.134	8.845	28.979	7.560	792	8.352	27.694	9.637	37.331

segue Tab. 2.5.4 7 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Catanzaro (Crotone Vibo Valentia)	964	1.141	2.105	773	3	776	1.737	1.144	2.881
Reggio Calabria (Reggio Calabria)	246	53	299	261	37	298	507	90	597
CALABRIA	1.210	1.194	2.404	1.034	30	1.074	2.244	1.224	3.478
Trapani (Trapani Mazara del Vallo)	167	46	213	789	1	790	956	47	1.003
Palermo (Palermo, Termini Imerese)	1.766	1.645	3.411	1.079	17	1.096	2.845	1.662	4.507
Messina (Milazzo, Messina)	691	1.700	2.391	872	180	1.052	1.563	1.880	3.443

segue Tab. 2.5.4 8 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Agrigento (Porto Empedocle)	367	126	493	765	41	806	1.132	167	1.299
Caltanissetta (Gela)	860	2.353	3.213	710	1.215	1.925	1.570	3.568	5.138
Catania (Catania)	436	294	730	101	17	118	537	311	848
Siracusa (Augusta, Santa Panagia)	1.118	25.222	26.340	1.524	A20.125	21.649	2.642	45.347	47.989
SICILIA	5.405	31.386	36.791	5.840	21.596	27.436	11.245	52.982	64.227
Sassari (Porto Torres, Olbia)	3.077	1.895	4.972	2.905	1.002	3.907	5.982	2.897	8.879

segue Tab. 2.5.4 9 Trasporti marittimi : movimento merci (anno 1980)

Province Regioni (Porti principali)	MERCI SBARCATE (10^3 t)			MERCI IMBARCATE (10^3 t)			IN COMPLESSO (10^3 t)		
	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale	Rinfuse secche	Prodotti petrol.	Totale
Nuoro (Arbatax)	239	100	339	163	-	163	402	100	502
Cagliari (Porto Foxi, Porto Scuso, Cagliari)	4.639	13.499	18.138	3.334	9.499	12.833	7.973	22.998	30.971
SARDEGNA	7.955	15.494	23.449	6.402	10.501	16.903	14.357	25.995	40.352
TOTALE NAZIONALE	96.463	181.884	278.347	44.395	44.275	88.670	140.858	226.159	367.017

Tab. 2.5.5 1

MOVIMENTO PASSEGGERI

Province e Regioni (Porti principali)	Passegg. sbarcati (migliaia)		Passegg. imbarcati (migliaia)		Passeggeri nel complesso (migliaia)	
	Totale	in crociera	Totale	in crociera	Totale	in crociera
Venezia (Venezia, Chioggia)	209	79	207	83	416	162
VENETO	209	79	207	83	416	162
Udine (Porto Nogaro, Tor Viscosa)	3	-	3	-	6	-
Gorizia (Monfalcone, Sdobba)	8	-	6	-	14	-
Trieste (Trieste, Sistiana)	32	1	22	1	54	2
FRIULI - V. GIULIA	43	1	21	1	74	2
Imperia (Oneglia, Porto Maurizio)	33	-	29	-	62	-
Genova (Genova)	749	91	742	94	1.491	185
La Spezia (La Spezia)	20	-	20	-	40	-
LIGURIA	802	91	791	94	1.593	185
Forlì (Rimini)	6	-	11	-	17	-

Tab. 2.5.5 2

MOVIMENTO PASSEGGERI

Province e Regioni (Porti principali)	Passegg. sbarcati (migliaia)		Passegg. imbarcati (migliaia)		Passeggeri nel complesso (migliaia)	
	Totale	in crociera	Totale	in crociera	Totale	in crociera
Ravenna (Ravenna)	-	-	1	-	1	-
EMILIA ROMAGNA	6	-	12	-	18	-
Lucca (Viareggio)	-	-	1	-	1	-
Livorno (Livorno, Piombino, Porto Ferraio)	2.161	14	2.170	14	4.331	28
Grosseto (Porto S. Stefano)	342	-	344	-	686	-
TOSCANA	2.053	14	2.515	14	5.018	28
Ascoli Piceno (S. Benedetto del Tronto)	2	-	-	-	2	-
Ancona (Ancona, Falconara)	170	1	172	1	342	2
MARCHE	172	1	172	1	344	2
Roma (Civitavecchia, Fiumicino)	829	9	830	9	.659	18
Latina (Gaeta, Formia, Ponza)	180	-	172	-	352	-

Tab. 2.5.5 3

MOVIMENTO PASSEGGERI

Province e Regioni (Porti principali)	Passegg. sbarcati (migliaia)		Passegg. imbarcati (migliaia)		Passeggeri nel complesso (migliaia)	
	Totale	in crociera	Totale	in crociera	Totale	in crociera
LAZIO	1.009	9	1.002	9	2.011	18
Chieti (Ortona, Vasto)	16	-	15	-	31	-
Pescara (Pescara)	19	-	18	-	37	-
ABRUZZO	35	-	33	-	68	-
Campobasso (Termoli)	73	-	68	-	68	-
MOLISE	73	-	68	-	73	-
Napoli (Napoli, Bagnoli, Pozzuoli)	5.881	77	5.839	75	11.720	152
Salerno (Salerno)	84	4	89	4	173	8
CAMPANIA	5.965	81	5.928	79	11.893	160
Taranto (Taranto)	-	-	-	-	-	-
Lecce (Gallipoli, Otranto)	12	-	12	-	24	-

Tab. 2.5.5 4

MOVIMENTO PASSEGGERI

Province e Regioni (Porti principali)	Passegg. sbarcati (migliaia)		Passegg. imbarcati (migliaia)		Passeggeri nel complesso (migliaia)	
	Totale	in crociera	Totale	in crociera	Totale	in crociera
Brindisi (Brindisi)	287	1	281	1	568	2
Bari (Bari, Barletta)	73	4	64	4	137	8
Foggia (Manfredonia)	149	-	165	-	314	-
PUGLIA	521	5	522	5	1.043	10
Reggio Calabria Reggio Calabria)	5	-	6	-	11	-
CALABRIA	5	-	6	-	11	-
Messina (Milazzo, Messina)	696	19	685	17	1.381	36
Catania (Catania)	6	3	5	3	11	6
Siracusa (Augusta, Santa Panagia)	37	18	36	18	73	36
Agrigento (Porto Empedocle)	37	-	39	-	76	-
Trapani (Trapani, Mazara del Vallo)	426	-	424	-	850	-

Tab. 2.5.5 5 MOVIMENTO PASSEGGERI

Province e Regioni (Porti principali)	Passegg. sbarcati (migliaia)		Passegg. imbarcati (migliaia)		Passeggeri nel complesso (migliaia)	
	Totale	in crociera	Totale	in crociera	Totale	in crociera
Palermo (Palermo, Termini Imerese)	422	55	415	55	837	110
SICILIA	1.624	95	1.604	93	3.228	188
Nuoro (Arbatax)	16	-	19	-	35	-
Cagliari (Porto Foxi, Porto Scuso, Cagliari)	963	7	966	7	1.929	14
Sassari (Porto Torres, Olbia)	2.037	-	2.307	-	4.614	-
SARDEGNA	3.286	7	3.292	7	6.578	14
TOTALE NAZIONALE	16.253	383	16.183	386	32.436	769

Per concludere l'esame dei sistemi complementari di trasporto va inoltre considerata la potenzialità del traffico idroviario, localizzato nel nostro Paese unicamente nei Laghi prealpini e lungo il corso del Po. Specialmente il tronco fluviale da Cremona alla foce rappresenta un riferimento di localizzazione di strutture terminali e di servizi spondali a cui la grande viabilità deve connettersi strutturalmente.

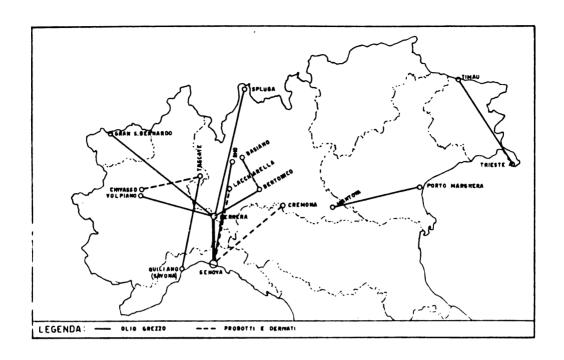
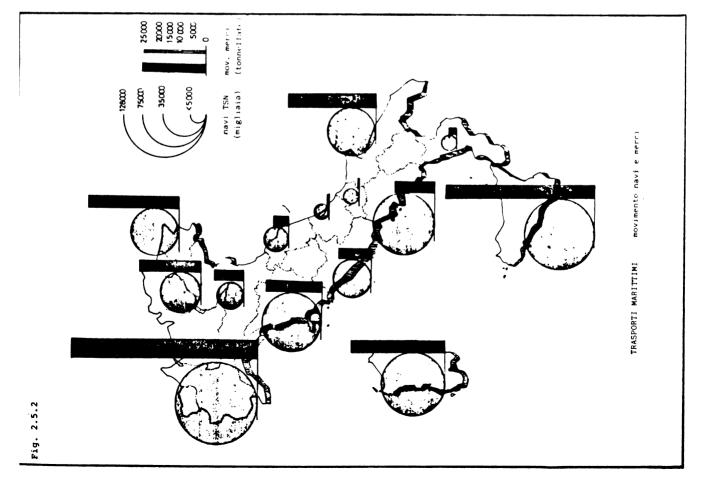
Il problema si pone comunque in una visione di prospettiva da verificarsi all'interno delle scelte del prossimo Piano Nazionale dei Trasporti, pur considerando che sia a livello di classificazione sia di interventi l'incidenza rilevante nell'area padana del trasporto fluviale ha costituito un riferimento metodologico per le scelte del Piano Decennale.

Fig. 2.5.3 Rete degli oleodotti

Fig. 2.5.2

TRASPORTI MARITTIMI movimento navi e merci

navi TSN (migliaia): 128000, 75000, 35000, <5000

mov. merci (tonnellate): 25000, 20000, 15000, 10000, 5000, 0

cezione generale di sistema che deve mantenere una visione autenticamente integrata all'intero comparto della mobilità.

Del resto la logica settoriale del processo di investimento si ritrova nella stessa tematica della rete di grande comunicazione, escludendosi una contemporanea previsione di spesa già nel comparto della viabilità statale non classificata con il D.M. 2474 del 20/7/1983. Il Piano Decennale non potrebbe quindi venir considerato quale strumento di pianificazione generale, neppure per la sola viabilità extraurbana, di cui costituisce indubbiamente la nervatura in termini di traffico ma anche una limitata aliquota percentuale in termini di estesa chilometrica.

I raccordi ed i rapporti di integrazione con il trasporto su ferro vanno quindi cercati secondo uno schema di interdipendenza orizzontale piuttosto che verticale, mirando ad effetti moltiplicatori dei benefici degli investimenti attraverso una contemporaneità degli indirizzi di spesa, prima ancora che per coordinamento di prospettiva generale.

Il riferimento obbligato, anche in virtù del respiro decennale del Piano previsto nella legge 531/82, resta pertanto nei rapporti con il vet-

2.6 Integrazione con il trasporto ferroviario

Nella legge 531/82 è presente la preoccupazione di un costante riferimento ad una visione integrata dell'intero settore dei trasporti, pur non indicando per la formazione del Piano Decennale un preciso riferimento ad altri livelli di pianificazione della mobilità in essere o in divenire.

Ne consegue che il Piano Decennale debba riguardarsi essenzialmente quale Piano di settore e quale Piano di investimenti, mancando di un riferimento in termini di obiettivi generali quale soltanto il Piano Nazionale dei Trasporti potrebbe dare. La finalizzazione di settore del Piano Decennale deve riguardare soltanto la specificità degli strumenti attuativi, ma non può incidere sulla con

tore ferroviario, da individuarsi anzitutto nel Programma Integrativo delle Ferrovie dello Stato e, per la parte in divenire, con il primo stralcio del Piano Poliennale in corso di elaborazione da parte dell'Amministrazione Ferroviaria.

Il Programma Integrativo delle Ferrovie dello Stato, in corso di esecuzione per un importo complessivo di 12.450 miliardi di lire indicizzati, si connette ad obiettivi limitati, e funzionali a tamponare i problemi più urgenti dell'esercizio, a garantire un'inversione di tendenza alla progressiva congestione di itinerari principali e di nodi primari, a migliorare l'efficienza della rete trasversale e delle linee interne dell'Italia Meridionale, a completare il finanziamento della direttissima Roma-Firenze, a migliorare la condizione di sicurezza geologica e ai passaggi a livello, ad ammodernare il materiale rotabile.

Il Piano Poliennale ha viceversa un respiro diverso in prospettiva volendo definire non già una serie di interventi sovente necessitati, bensì a delineare un piano regolatore finale della rete proiettata agli anni 2.000. Donde una serie di finalizzazioni specifiche rivolte al trasporto merci di grande potenzialità per medie e grandi distanze, ai servizi intermodali in particolare per l'import-export, alla mobilità pendolare nelle grandi aree metropolitane, alla mobilità intercity con orari cadenzati fra i maggiori poli, alla connessione con gli aeroporti, al trasporto viaggiatori su lunghe distanze nelle ore notturne.

Gli obiettivi del Piano Poliennale non sono sostitutivi degli altri mezzi di trasporto, specialmente stradali, vogliono soltanto mantenere negli anni futuri la presenza della ferrovia sul mercato assorbendo circa la metà dei prevedibili aumenti del traffico globale delle merci.

Anche per il trasporto viaggiatori obiettivo dichiarato del Piano Poliennale è il mantenimento di un gradiente di utenza solo di poco inferiore al gradiente della domanda globale, conservando di conseguenza nelle proporzioni attuali la ripartizione della domanda di trasporto fra strada e rotaie.

Ne consegue come alla viabilità di grande comunicazione resti confermato l'attuale ruolo predominante nella mobilità di persone e cose su scala nazionale, e come l'integrazione ai disegni di intervento sulla rete ferroviaria si ponga in termini specifici per le singole direttrici piuttosto che a livello generale di scelta economica primaria e alternativa.

Per quanto concerne le finalità di ordine generale del Piano Poliennale delle Ferrovie dello Stato si possono sottolineare su scala nazionale i seguenti punti principali di caratterizzazione:

- rettifiche e adeguamenti sulle linee principali a doppio binario onde garantire velocità normali di 160 Km/h;
- raccordi e collegamenti diretti di aggiramento dei nodi principali da parte del traffico merci in transito, onde sollevare gli scali primari dalla congestione indotta da funzioni attribuibili più correttamente ad altri sistemi della rete;
- attrezzatura delle linee principali su sagome limite adeguate al movimento intermodale secondo la normativa unificata delle ferrovie europee;
- potenziamento ponderale della rete fondamentale con garanzia di transito per pesi assiali fino a 22 tonnellate per asse, anche sulla rete complementare, riqualificando comunque l'intera rete su standards di almeno 20 tonnellate per asse;
- realizzazione di grandi terminali per il traffico intermodale con partecipazione diretta delle Ferrovie dello Stato alle iniziative esterne, con particolare attenzione alla movimentazione dei containers per gli scali di media importanza e al servizio dei porti principali;
- riqualifica tecnologica del controllo del traffico con impianti ad alta automazione sulle linee fondamentali (BAB), complementari (CTC), secondarie (CTC semplificato);
- soppressione sistematica dei passaggi a livello esistenti sulla rete con maggiore compartecipazione delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di sovrappassi e sottopassi alternativi, semplificando anche le formalità delle iniziative da parte degli Enti proprietari di strade cointeressati;
- miglioramento tecnologico dell'esercizio con particolare riferimento agli impianti fissi di incrocio e di stazione,i cui binari vengono riportati a modulo onde omogeneizzare la funzionalità e la potenzialità della rete nel suo complesso.

Considerando invece le opere principali qualificanti del Piano Integrativo si possono ricordare i seguenti interventi a finalità infrastrutturale:

- completamento dei quadruplicamenti sulla direttrice primaria da Prato a Napoli;
- quadruplicamenti e reti di cintura in prossimità

dei nodi di Milano, Roma, Napoli;

- prosecuzione nel raddoppio di linee fondamentali ed estensione della rete elettrificata;
- riqualifica e consolidamento di itinerari alternativi per il trasporto merci sulla intera maglia nazionale.

La prima fase attuativa del Piano Poliennale continua sulla medesima linea ispiratrice coinvolgendo in particolare, su scala nazionale, i seguenti interventi infrastrutturali:

- quadruplicamento della linea da Milano a Bologna e da Bologna fino a Prato in modo da completare sull'intera estesa Milano - Napoli la costituzione dell'asse portante dei servizi;
- prosecuzione dei raddoppi sulle linee fondamentali completando il doppio binario su tutta la rete principale;
- potenziamento e riqualifica dei nodi di Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Verona, Firenze, Roma, Napoli, Palermo, con previsione di quadruplicamenti di rete in prossimità dei centri;
- raddoppio e rettifiche finalizzate alla riqualifica delle linee Domodossola - Novara - Voltri, della Pontremolese, della Adriatica, della Palermo - Catania - Siracusa, della Roma - Ancona, della Napoli - Bari - Taranto;
- completamento di itinerari alternativi per il trasporto merci sull'intera rete.

Tra gli obiettivi di fondo del Piano Poliennale vanno inoltre ricordati, tra i più significativi per l'assetto finale di rete anche gli interventi per la realizzazione di nuove potenzialità di transito internazionale attraverso lo Spluga e/o il Brennero, nonchè il quadruplicamento della Torino - Brescia e della Genova - Firenze per citare i casi più rilevanti.

La sovrapposizione temporale del Piano Decennale ai Piani di intervento ferroviario fa ritenere, come si è detto, contestuali gli interventi sulla rete di grande comunicazione con gli investimenti del Piano Integrativo e del primo stralcio del Piano Poliennale; è quindi opportuno verificarne la coerenza e stralciare i contenuti specifici di questi due livelli di pianificazione del trasporto su ferro.

La integrazione tra i due sistemi di mobilità non va comunque riportata ad un mero riferimento infrastrutturale di sola rete, bensì va rapportata a

parametri funzionali di servizio reso alla mobilità in essere lungo la fascia territoriale di competenza. In un paese industrializzato,e con forti consumi di mobilità quale l'Italia, è da ritenersi inscindibile lungo le principali direttrici il binomio fra strada e rotaia per riaffermare non già condizioni di alternanza del tutto ipotetiche, bensì una funzionalità infrastrutturale interconnessa anche in rapporto alla caratterizzazione di reciproca fungibilità dei due sistemi.

Per rendere evidente con visione immediata e completa il grado di sovrapponibilità e di integrazione dei piani di investimento ferroviari con il Piano Decennale sulla rete di grande comunicazione, si è rappresentata negli allegati grafici, la situazione dei progetti di investimento con riferimento alle reti, ai nodi, ai centri di smistamento, ai terminali intermodali. (All.to A 2)

Particolare attenzione è stata rivolta proprio ai punti di intermodalità, ritenendosi condizionanti la reciproca interazione tra grande viabilità e rete ferroviaria solamente quelli previsti nei piani F.S., e trascurando di conseguenza le molte proposte embrionali di iniziative nel settore dei centri merci o dei magazzini generali, che possono trovare riflessi su ambiti più limitati.

La acquisizione di elementi informatori sui programmi attuativi di centri merci su scala più ridotta,e con riferimento più specificamente rivolto al territorio piuttosto che alla grande rete ferroviaria,sono contenuti nelle schede sinottiche relative alle singole direttrici considerate nel successivo capitolo 3.

Per completare la disaggregazione a livello regionale dei programmi di intervento sulla rete F.S. si sono elaborate le Tabb. 2.6.1 riguardanti gli elementi infrastrutturali salienti e maggiormente significativi da collocarsi nel prossimo decennio. Per brevità espositiva non si è ritenuto di riportare anche gli interventi finalizzati alla riqualifica tecnologica delle linee o al potenziamento straordinario di rete.

Nella Tab. 2.6.2 si è infine riportata la ripartizione degli investimenti F.S. per impianti fissi secondo la previsione del primo stralcio del Piano Poliennale.

Tab. 2.6.1 1

INTERVENTI FONDAMENTALI SULLA RETE F.S.

Regione : VALLE D'AOSTA

(per memoria)

Regione : PIEMONTE

Piano Integrativo

raddoppio Modane - Torino
potenziamento nodo Torino con quadruplicamenti
completamento scalo Torino - Orbassano
realizzazione scalo Domodossola II

Piano Poliennale (I Fase)

quadruplicamento Torino - Chivasso
raddoppio Ceva - S. Giuseppe
raddoppio Alessandria - Ovada - Genova
raddoppio Domodossola - Vignale
nodo di Torino e scalo di Orbassano, completamento
completamento scalo Domodossola II

Regione : LOMBARDIA

Piano Integrativo

raddoppio Calolziocorte - Usmate
quadruplicamento Milano - Treviglio
quadruplicamento Milano - Melegnano
nodo di Milano, interventi di potenziamento

Tab. 2.6.1 2

Regione : LOMBARDIA (segue)

Piano Poliennale (I Fase)

quadruplicamento Melegnano - Codogno
quadruplicamento Rovato - Brescia
nuovo itinerario per Cremona (alternativa a Milano - Bologna)
nodo di Milano, completamento e nuova linea passante
nuovo scalo merci di Milano
raddoppi di linee in prossimità dei nodi

Regione : TRENTINO - ALTO ADIGE

Piano Integrativo

(per memoria)

Piano Poliennale (I Fase)

Bressanone - S. Candido ed elettrificazione
scalo di Trento

Regione : VENETO

Piano Integrativo

raddoppio Verona - Bologna
nodi di Verona e Venezia

Tab. 2.6.1 3

Regione : VENETO (segue

Piano Poliennale (I Fase)

quadruplicamento Padova - Mestre
scalo smistamento a Verona
raddoppi vari sulla rete

Regione : FRIULI - VENEZIA GIULIA

Piano Integrativo

completamento raddoppio Udine - Tarvisio
scalo smistamento a Cervignano

Piano Poliennale (I Fase)

quadruplicamento Monfalcone - Trieste
completamento raddoppio Udine - Tarvisio
completamento nodo di Udine
completamento scalo smistamento e containers a Cervignano

Regione : LIGURIA

Piano Integrativo

raddoppio S. Lorenzo - Ospedaletti
raddoppio Vezzano - Pontremoli
scalo di Roja
nodo di La Spezia

Tab. 2.6.1 4

Regione : LIGURIA (segue)

Piano Poliennale (I Fase)

Raddoppio Ceva - S. Giuseppe - raddoppio Alessandria - Ovada - Genova
completamento raddoppio Ventimiglia - Savona
nodo di Voltri e Genova

Regione : EMILIA ROMAGNA

Piano Integrativo

(per memoria)

Piano Poliennale (I Fase)

quadruplicamento Modena - Bologna
raddoppio nuova sede Porrettana
raddoppio Verona - Bologna
raddoppio Pontremolese e Fornovo Fidenza
nuovo itinerario Cremona - Suzzara - Modena (alternativa Milano - Bologna)
nuova linea Cervia - Urbino a semplice binario
interporto di Bologna completamento impianti ferroviari

Regione : TOSCANA

Piano Integrativo

raddoppio Vezzano - Pontremoli

Tab. 2.6.1 5

Regione : TOSCANA (segue)

<u>Piano Integrativo (segue)</u>

raddoppio parziale Empoli - Siena
quadruplicamento Prato - Roma
ripristino Faentina

<u>Piano Poliennale (I Fase)</u>

quadruplicamento Firenze - Empoli
raddoppio Porrettana in nuova sede
raddoppio linea Pontremolese
raddoppio Pistoia - Lucca
completamento raddoppio Empoli - Siena
rettifiche Livorno - Civitavecchia
sottopasso di Firenze
impianti merci porto di Livorno
nodo di Pisa

Regione : UMBRIA

<u>Piano Integrativo</u>

Roma - Ancona (raddoppi parziali)

<u>Piano Poliennale (I Fase)</u>

completamento raddoppio Roma - Ancona
rettifiche su linea Terni - S. Sepolcro

tab. 2.6.1 6

Regione : MARCHE

<u>Piano Integrativo</u>

raddoppio Roma - Ancona

<u>Piano Poliennale (I Fase)</u>

quadruplicamento Falconara - Ancona
completamento raddoppio Roma - Ancona
ripristino linea Fermignano - Pergola
rettifiche diffuse di rete

Regione LAZIO

<u>Piano Integrativo</u>

quadruplicamento Roma - Ciampino
interventi sul nodo di Roma

<u>Piano Poliennale (I Fase)</u>

quadruplicamento Campo Leone - Latina
nuova linea Ciampino - Campo Leone e Ciampino - Monte Rotondo
raddoppio Roma - Avezzano
raddoppio Roma - Bracciano

Tab. 2.6.1 7

Regione : ABRUZZO

Piano Integrativo

nodo di Pescara
completamento raddoppio Pescara - Ortona

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Ortona - Casalbardino,
raddoppio Pescara - Avezzano - Roma

Regione : MOLISE

Piano Integrativo

variante Rocca d'Evandro - Venafro

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Termoli - S. Severo
predisposizione doppio binario Venafro - Campobasso
predisposizione doppio binario Termoli - Campobasso

Regione : CAMPANIA

Piano Integrativo

raddoppio Cancello - Sarno e Caserta - Foggia (parziale
scalo smistamento a Caserta

Tab. 2.6.1 / 8

Regione : CAMPANIA (segue)

Piano Poliennale (I Fase)

nuova linea Sarno - Battipaglia
raddoppio Telese - Cervaro
raddoppio Battipaglia - Potenza
raddoppio Benevento - Cancello
completamento smistamento a Marcianise

Regione : PUGLIA

Piano Integrativo

raddoppio S. Severo - Lecce

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Telese - Cervaro
raddoppio Taranto - Metaponto
raddoppio Termoli - S. Severo
trasformazione scartamento normale Matera - Bar

Regione : BASILICATA

Piano Integrativo

elettrificazione Battipaglia - Taranto

Tab. 2.6.1 9

Regione : BASILICATA (segue)

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Battipaglia - Potenza
raddoppio Potenza Metaponto
raddoppio Metaponto - Taranto
nuovo collegamento Lagonegro - linea Tirrenica

Regione : CALABRIA

Piano Integrativo

completamenti vari

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Reggio Calabria - Catanzaro
rettifiche Catanzaro - Lamezia

Regione : SICILIA

Piano Integrativo

raddoppio Messina - Palermo
elettrificazioni varie

Tab. 2.6.1 10

Regione : SICILIA (segue)

Piano Poliennale (I Fase)

completamento raddoppio Messina - Palermo
raddoppio Messina - Catania - Siracusa
raddoppio Caltanissetta - Enna

Regione : SARDEGNA

Piano Integrativo

elettrificazione a 25 KV

Piano Poliennale (I Fase)

raddoppio Decimomannu - Giarre
collegamento diretto Giarre - Caponiela
rettifiche varie di rete

b. 2.6.2

INVESTIMENTI F.S. PER IMPIANTI FISSI (1° Fase Piano Poliennale)

Regione	Importo (miliardi)	%
PIEMONTE	2.100	7,9
VALLE D'AOSTA	100	0,4
LOMBARDIA	2.222	8,3
TRENTINO - A. ADIGE	221	0,8
VENETO	1.057	4,-
FRIULI - V. GIULIA	995	3,7
LIGURIA	1.291	4,9
EMILIA - ROMAGNA	2.195	8,3
TOSCANA	2.206	8,3
UMBRIA	1.000	3,8
MARCHE	785	3,-
LAZIO	1.357	5,1
ABRUZZI	1.093	4,1
MOLISE	557	2,1
CAMPANIA	2.019	7,6
PUGLIA	1.221	4,6
BASILICATA	1.376	5,2
CALABRIA	1.138	4,2
SICILIA	2.535	9,5
SARDEGNA	1.132	4,2
Totale	26.600	100,-

2.7 La riqualifica per interventi puntuali

Fra gli indicatori economici determinanti per il Piano Decennale un ruolo particolare gioca la redditività di investimenti puntuali, espressamente rivolti a garantire il recupero funzionale di estese tra'te di rete, compromesse nella propria interezza a causa di inefficienze localizzate in punti singolari.

La possibilità di una serie coordinata di interventi puntuali costituisce un motivo saliente per affermare la redditività economica della spesa, essendo di norma i benefici più ampi e qualificanti rispetto ai costi concentrati di intervento.

Una attenzione particolare nelle indagini finalizzate alla definizione dello stato della rete di grande comunicazione viene pertanto rivolta a identificare i parametri principali di diseconomia funzionale delle singole direttrici in relazione specifica ai seguenti elementi:

- presenza di traverse interne o di centri abitati;
- condizioni di ristrettezza della sede stradale in riferimento agli standards correnti e alla normativa tecnica vigente per la viabilità extraurbana;
- pericoli per la sicurezza della circolazione rappresentati da caduta massi o da valanghe e slavine ricorrenti;
- pavimentazioni in dissesto per deficienza strutturale degli strati di fondazione con rischi per l'incolumità specie dei veicoli leggeri e con impossibilità di procedere a rafforzamenti dei soli strati superficiali.

Sembra evidente come la riqualifica della rete di grande comunicazione non possa prescindere dalla programmata rimozione di tali inconvenienti, che costituiscono una motivazione particolare della spesa poichè tese alla consistenza patrimoniale della rete esistente, con la proiezione di valenze specifiche di recupero.

Nella Tab. 2.7.1 si sono riportati i dati di cui sopra relativamente al complesso delle strade statali classificate di grande comunicazione secondo il D.M. 20/7/83 n. 2474, nonchè comprendenti le modifiche integrative esposte nel punto 1.5 sulla base delle istruttorie con le Regioni.

Per rendere immediatamente comparato il dato specifico di riferimento si è riportata la percentuale della rete in situazione di pericolo e inefficienza rispetto ai fenomeni sopra richiamati.

Per quanto riguarda la sussistenza di condizioni urbane di traffico sulla rete di grande comunicazione la Liguria denota la massima compromissione insediativa con il 44% di rete all'interno di centri abitati. Segue l'Emilia Romagna (38%), la Lombardia (24%) e il Veneto (23%). Le minori compromissioni insediative si riscontrano invece in Puglia (2%), in Molise (4%), in Basilicata (4%) e in Sardegna (7%).

Una situazione di angustia di sezione trasversale rispetto agli standards normativi correnti presentano, ed è da ritenersi scontato, il

Trentino Alto Adige con il 53% di rete con larghezza fuori norma e la Valle d'Aosta con il 38%. Similare la situazione della Sardegna con il 51%. Tra le regioni meno orograficamente marcate si segnala il dato della Toscana (44%), della Lombardia (37%) e del Veneto (33%); le punte positive sono rappresentate da Abruzzo (4%), Molise (8%), Liguria (10%), Sicilia (11%).

La sicurezza della circolazione a causa di pericolo di caduta massi e di valanghe interessa specialmente le regioni settentrionali con punta massima per il Trentino Alto Adige (29%), la Lombardia (17%), la Liguria (13%); le punte positive del fenomeno si ritrovano invece in Abruzzo (1%), in Molise (1%), in Calabria e nelle Marche (3%).

Le inefficienze strutturali della pavimentazione riguardano invece le regioni del Sud con massimo dissesto in Basilicata (16%), in Calabria (15%), in Campania (13%), in Sicilia (11%). In condizioni buone le sovrastrutture della rete di grande comunicazione di Valle d'Aosta, Liguria, Marche, Abruzzo.

Si avverte che nella Tab. 2.7.1 le percentuali di lunghezza indicate sono relative ai singoli problemi e quindi possono comprendere più volte il medesimo tratto.

Tab. 2.7.1

SITUAZIONE RETE VIARIA

Regioni	traverse + abitati %	larghezza fuori norma %	caduta massi + valanghe %	pavimentaz. dissestata %
Piemonte	20	17	10	6
Valle d'Aosta	22	38	8	-
Lombardia	24	37	17	7
Trentino A. A.	14	53	29	2
Trentino A. A. (BZ)	14	60	45	2
Trentino A. A. (TN)	14	46	11	1
Veneto	23	33	8	8
Friuli V. G.	15	25	9	3
Liguria	44	10	13	-
Emilia Romagna	38	23	7	8
Toscana	12	44	4	10
Umbria	12	21	7	1
Marche	15	16	3	-
Lazio	15	19	4	3
Abruzzo	14	4	1	-
Molise	4	8	1	3
Campania	15	30	10	13
Puglia	2	18	3	2
Basilicata	4	25	7	16
Calabria	14	18	3	15
Sicilia	10	11	6	11
Sardegna	7	51	6	4

2.8 Spesa regionale per i trasporti

L'attribuzione alla competenza regionale di ampie deleghe in tema di trasporti richiede di completare il quadro conoscitivo dei principali indicatori di sussidio al Piano Decennale con la analisi dei flussi di spesa in essere in settori affini o omogenei alla viabilità oggetto della pianificazione secondo la legge 531/82.

Si tratta in definitiva di valutare l'interesse,per così dire consolidato, che gli Enti locali hanno dimostrato in termini di attribuzione delle risorse alla viabilità minore e al trasporto.

I dati sono stati desunti dalle statistiche ufficiali ISTAT ed individuano una notevole sperequazioni tra le diverse parti del territorio nazionale; come pure estremamente variegato risulta il panorama delle attribuzioni specifiche al settore dei trasporti e della viabilità.

Nella Tab. 2.8.1 si sono riportati con riferimento al 1981 gli indici di spesa delle regioni e delle province autonome relativamente alla popolazione e alla estensione territoriale, suddividendo i capitoli di spesa specificamente per i trasporti e per la viabilità.

La maggior spesa per i trasporti e la viabilità compete in assoluto alla province autonome di Bolzano e Trento che impegnano per ogni abitante da quattro a venti volte di più, a seconda del parametro scelto, rispetto alla media nazionale. Alquanto contenute sono invece le differenziazioni tra Italia Settentrionale, Centrale, Meridionale e Insulare con spese annue per trasporti comprese tra 15 mila e 21 mila lire all'anno per abitante.

Nella Tab. 2.8.2 si sono indicate con maggior dettaglio le spese per viabilità e trasporti, con indicatori elaborati su scala provinciale, in modo da poter meglio cogliere le attribuzioni complessive di spesa, per conto capitale o per contributi ad aziende. La disomogeneità delle voci tabellate,

l'assenza di alcune imputazioni di spesa per talune regioni, nonchè la stessa modalità di costruzione della base informativa, ci inducono a mantenere la descrizione in forma assoluta, senza rapportarla alla consistenza demografica di tutte le grandezze considerate.

Nella Tab. 2.8.3 si allarga l'orizzonte delle spese per trasporti e viabilità di Enti locali anche a livello di aggregazione comunale, riportando per omogeneità il dato complessivo su scala regionale. Anche in questo caso, al fine specifico delle elaborazioni da sviluppare in sede di riparto, si è mantenuta la presentazione dei dati in forma assoluta, non già parametrata alla consistenza demografica o territoriale.

La Tab. 2.8.4 può considerarsi tabella di sintesi delle precedenti in quanto rapporta il totale della spesa ai principali dati di territorio (spesa per Km^2), alla consistenza demografica (spesa per abitante), al dato occupazionale (spesa per occupato).

La più alta spesa per abitante compete al Lazio mentre la più ridotta riguarda la Puglia, seguita da vicino da Campania e Veneto. Rispetto alla media nazionale l'Italia Settentrionale si trova in posizione intermedia fra la Insulare e Meridionale, dove minima è la spesa per abitante e l'Italia Centrale dove invece è massima. Analoga considerazione si ritrae considerando la spesa per Km^2 di territorio, mentre si modifica la situazione a sfavore del Nord Italia considerando la spesa per occupato.

In termini di distribuzione il 45,10% della spesa complessiva per i trasporti si concentra nell'Italia Settentrionale, il 25,80% nell'Italia Centrale e il 29,10% nell'Italia Meridionale e Insulare. Tale voce si ricorda competere alla spesa per i trasporti sostenuta dagli Enti pubblici territoriali, secondo il sistema unificato di elaborazione ISTAT. Non riguarda quindi le attribuzioni di spesa degli operatori privati.

Tab.2.8.1 1- INDICI DI SPESA DELLE REGIONI (anno 1981): Italia Settentrionale

REGIONI	Spese complessive		Spese per i trasporti		Spese per le infrastrutture viarie		
	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	milioni di lire	per abitante (lire)	per Km di strade (migl. di lire)
Piemonte	529	92.641	18	3.150	369	369	12
Valle d'Aosta	1.575	54.568	88	3.066	6.019	53.265	3.243
Lombardia	479	178.655	12	4.611	-	-	-
Pr. di Bolzano	1.793	103.919	86	5.000	17.540	40.886	4.396
Pr. di Trento	1.277	90.616	91	6.438	18.971	43.018	3.531
Veneto	302	70.845	11	4.030	-	-	-
Friuli - V. G.	1.256	196.916	39	6.118	7.759	6.308	1.338
Liguria	429	142.356	10	3.323	-	-	-
Emilia Romagna	559	99.489	12	2.170	655	166	23
Italia Settentrionale	545	116.309	18	3.879	51.313	2.004	378
Italia	579	108.106	19	3.459	64.007	1.138	215

Tab. 2.8.1 2- INDICI DI SPESA DELLE REGIONI (anno 1981): Italia Centrale

REGIONI	Spese complessive		Spese per i trasporti		Spese per le infrastrutture viarie		
	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	milioni di lire	per abitante (lire)	per Km di strade (migl. di lire)
Toscana	545	84.682	15	2.349	-	-	-
Umbria	1.264	120.151	16	1.537	16	20	2
Marche	536	77.883	19	2.785	-	-	-
Lazio	537	155.147	13	3.837	-	-	-
Italia Centrale	594	109.470	15	2.742	16	1	0
Italia	579	108.106	19	3.459	64.007	1.138	215

Tab. 2.8.1 3- INDICI DI SPESA DELLE REGIONI (anno 1981): Italia Meridionale e Insulare

REGIONI	Spese complessive		Spese per i trasporti		Spese per le infrastrutture viarie		
	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	per abitante (migl. di lire)	per Km^2 (migl. di lire)	milioni di lire	per abitante (lire)	per Km di strade (migl. di lire)
Abruzzo	661	74.393	26	2.965	-	-	-
Molise	772	56.557	37	2.704	-	-	-
Campania	544	216.550	23	9.047	-	-	-
Puglia	558	111.128	11	2.223	-	-	-
Basilicata	697	42.134	36	2.202	37	61	6
Calabria	624	84.019	11	1.525	1	0	0
Sicilia	794	150.187	28	5.290	12.410	2.551	649
Sardegna	342	22.499	16	1.079	230	145	20
Italia Meridionale e Insulare	616	99.468	21	3.389	12.678	638	123
Italia	579	108.106	19	3.459	64.007	1.138	215

Tab.2.8.2 1 SPESE DELLE PROVINCE PER VIABILITA' E CONTRIBUTI AD AZIENDE DI TRASPORTO (anno 1981) : Italia Settentrionale

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Torino	38.542	14.746	16.584	16.032	122	-	38.664	14.746
Vercelli	25.347	10.846	64.170	21.984	3.835	-	29.182	10.846
Novara	7.286	2.941	14.428	6.164	-	-	7.286	2.941
Cuneo	25.507	9.998	46.716	9.433	-	-	25.507	9.998
Asti	12.857	6.676	60.079	13.930	-	-	12.857	6.676
Alessandria	15.950	8.660	34.449	8.901	-	-	15.950	8.660
PIEMONTE	125.489	53.867	28.219	12.354	3.957	-	129.446	53.867
Aosta (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
VALLE D'AOSTA	-	-	-	-	-	-	-	-
Varese	5.305	1.584	6.749	7.871	-	-	5.305	1.584
Como	9.505	2.640	12.280	11.424	652	-	10.157	2.640
Sondrio	7.589	4.964	43.867	28.746	116	-	7.705	4.964
Milano	26.600	7.559	6.586	17.639	-	-	26.600	7.559
Bergamo	11.671	6.976	13.069	9.950	710	577	12.381	7.553

(*) = dati considerati nelle tabelle delle Regioni

(segue) Tab. 2.8.2 2

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Brescia	10.739	972	10.601	9.614	19	-	10.758	972
Pavia	19.441	11.499	37.971	11.669	23	-	12.464	11.499
Cremona	4.244	1.870	12.783	5.720	29	-	4.273	1.870
Mantova	6.960	2.630	18.511	8.325	1.719	-	8.679	2.630
LOMBARDIA	102.054	40.694	11.468	11.581	3.268	577	105.322	41.271
Bolzano (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Trento (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
TRENTINO A.A.	-	-	-	-	-	-	-	-
Verona	7.901	3.749	10.261	5.020	4.727	52	12.628	3.801
Vicenza	6.380	1.404	8.812	6.406	3.638	2.061	10.018	3.465
Belluno	5.563	2.652	25.518	17.660	15	-	5.578	2.652
Treviso	6.776	2.059	9.437	4.935	1.936	-	8.712	2.059
Venezia	16.466	7.218	19.983	20.379	3.773	227	20.239	7.445
Padova	8.932	2.044	11.109	7.808	2.095	-	11.027	2.044

(*) = dati considerati nelle tabelle delle Regioni

(segue) Tab. 2.8.2 3

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Rovigo	5.423	3.220	21.435	7.052	912	427	6.335	3.647
VENETO	57.441	22.346	13.327	8.231	17.096	2.767	74.537	25.113
Pordenone	4.872	3.278	17.781	8.858	607	-	5.479	3.278
Udine	8.260	4.139	15.644	6.635	1.312	358	9.572	4.497
Gorizia	707	85	4.876	5.656	997	-	1.704	85
Trieste	1.716	812	6.064	15.186	-	-	1.716	812
FRIULI V.G.	15.555	8.314	12.646	7.651	2.916	358	18.471	8.672
Imperia	7.730	3.183	34.664	10.781	6.850	-	14.580	3.183
Savona	13.030	5.536	43.872	22.274	2.600	-	15.630	5.536
Genova	19.000	5.797	18.287	26.135	10.709	-	29.709	5.797
La Spezia	6.288	1.195	26.091	12.451	3.775	-	10.063	1.195
LIGURIA	46.048	15.711	25.596	18.172	23.934	-	69.982	15.711
Piacenza	10.383	5.012	37.484	12.585	3.655	-	14.038	5.012
Parma	9.047	2.484	23.695	8.670	6.885	-	16.292	2.484

(segue) Tab. 2.8.2 4

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Reggio Emilia	9.694	4.440	23.586	10.560	4.248	-	13.942	4.440
Modena	12.998	5.581	21.919	18.307	3.452	-	16.450	5.581
Bologna	9.697	3.089	10.483	9.200	7.748	-	17.445	3.089
Ferrara	5.440	3.494	14.278	8.107	2.417	-	7.857	3.494
Ravenna	5.409	1.540	15.109	8.386	411	13	5.820	1.553
Forlì	11.255	2.926	18.853	9.934	628	-	11.883	2.926
EMILIA R.	74.283	28.566	18.858	10.550	29.444	13	103.727	28.579
ITALIA SETTENTRIONALE	420.870	169.498	17.091	11.206	80.615	3.715	501.485	173.213
ITALIA	976.192	319.529	17.665	9.557	145.618	6.097	1.121.810	325.626

Tab. 2.8.2 5 SPESE DELLE PROVINCE PER VIABILITA' E CONTRIBUTI AD AZIENDE DI TRASPORTO (anno 1981) :

Italia Centrale

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Massa Carrara	5.183	1.235	25.658	7.501	544	-	5.727	1.235
Lucca	9.396	6.816	24.597	21.210	2.161	-	11.557	6.816
Pistoia	9.009	4.261	33.996	25.888	2.734	-	11.743	4.261
Firenze	9.747	4.356	8.109	9.767	-	-	9.747	4.356
Livorno	3.782	813	10.962	9.292	1.042	111	4.824	924
Pisa	11.683	5.009	30.111	15.640	4.183	715	15.866	5.724
Arezzo	6.456	1.610	20.759	6.704	1.248	-	7.704	1.610
Siena	11.026	74	50.118	8.821	69	-	11.095	74
TOSCANA	76.597	29.749	21.450	10.966	14.293	826	90.860	30.575
Perugia	13.426	5.620	23.228	6.594	9.491	104	22.917	5.724
Terni	8.156	3.140	36.088	10.817	550	-	8.706	3.140
UMBRIA	21.582	8.760	26.843	7.735	10.041	104	31.623	8.864
Pesaro-Urbino	16.647	5.112	49.991	12.286	179	-	16.826	5.112
Ancona	11.287	4.306	26.067	10.948	1.920	-	13.207	4.306

(segue) Tab. 2.8.2 6

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Macerata	13.908	5.345	47.630	12.878	-	-	13.908	5.345
Ascoli Piceno	9.432	1.291	26.872	6.292	-	-	9.432	1.291
MARCHE	51.274	16.054	36.390	10.327	2.099	-	53.373	16.054
Viterbo	13.590	6.926	50.709	10.568	8.547	-	22.137	6.926
Rieti	8.770	1.683	61.761	8.360	4.589	-	13.359	1.683
Roma	28.361	12.163	7.715	15.439	13.471	133	41.832	12.296
Latina	4.530	726	120.609	4.794	3.716	-	8.246	726
Frosinone	5.138	103	11.243	3.298	-	-	5.138	103
LAZIO	60.389	21.601	12.148	9.047	30.323	133	90.712	21.734
ITALIA CENTRALE	209.842	76.164	19.511	9.799	56.726	1.063	266.568	77.227
ITALIA	976.192	319.529	17.665	9.557	145.618	6.097	1.121.810	325.626

Tab. 2.8.2 7 SPESE DELLE PROVINCE PER VIABILITA' E CONTRIBUTI AD AZIRNDE DI TRASPORTO (anno 1981) :

Italia Meridionale e Insulare

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
L'Aquila	8.590	457	29.621	8.073	3	3	8.593	460
Teramo	17.335	8.233	64.278	12.162	3	3	17.358	8.236
Pescara	9.180	3.772	32.098	14.712	60	-	9.240	3.772
Chieti	8.367	659	22.675	6.451	10	10	8.377	669
ABRUZZO	43.492	13.121	35.796	9.858	76	16	43.568	13.137
Isernia	7.262	686	80.689	12.630	-	-	7.262	686
Campobasso	12.424	4.797	53.094	11.912	-	-	12.424	4.797
MOLISE	19.686	5.483	60.620	12.167	-	-	19.686	5.483
Caserta	7.879	2.385	10.562	4.885	2.459	1.270	10.338	3.655
Benevento	5.773	285	20.185	5.808	-	-	5.773	285
Napoli	13.174	3.435	4.469	11.250	-	-	13.174	3.435
Avellino	5.297	208	12.376	4.688	-	-	5.297	209
Salerno	15.740	5.283	15.724	7.611	2.600	-	18.340	5.283
CAMPANIA	47.863	11.596	8.850	6.861	5.059	1.270	52.922	12.86

(segue) Tab. 2.8.2 8

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Foggia	17.611	4.188	25.937	7.317	-	-	17.611	4.188
Bari	15.828	7.872	10.871	8.612	-	-	15.828	7.872
Taranto	10.064	1.045	17.718	7.455	-	-	10.064	1.045
Brindisi	3.799	1.143	9.791	4.317	-	-	3.799	1.143
Lecce	4.919	374	6.489	2.656	-	-	4.919	374
PUGLIA	52.221	14.622	13.564	6.271	-	-	52.221	14.622
Potenza	12.019	2.257	29.898	6.648	-	-	12.019	2.257
Matera	7.609	1.460	37.668	7.594	-	-	7.609	1.460
BASILICATA	19.628	3.717	32.497	6.985	-	-	19.628	3.717
Cosenza	16.658	5.456	22.664	8.970	-	-	16.658	5.456
Catanzaro	22.300	4.783	30.506	10.554	435	-	22.735	4.783
Reggio Calabria	6.356	51	11.270	4.701	-	-	6.356	51
CALABRIA	45.314	10.290	22.311	8.514	435	-	45.749	10.290

(segue) Tab. 2.8.2 9

Province e Regioni	Spese per la viabilità				Contributi ad aziende di trasporto		In complesso	
	totale (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	spese totali per abitante (lire)	spese totali per Km di S.P. (migliaia di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in conto capitale (milioni di lire)
Trapani	9.762	5.013	23.298	10.611	-	-	9.762	5.013
Palermo	10.433	-	8.760	7.102	-	-	10.433	-
Messina	18.439	-	28.065	16.361	-	-	18.439	-
Agrigento	7.215	1.596	15.583	7.775	-	-	7.215	1.596
Caltanissetta	3.371	190	11.912	5.517	-	-	3.371	190
Enna	5.494	223	28.916	7.080	-	33	5.527	256
Catania	14.150	1.537	14.150	10.064	-	-	14.150	1.537
Ragusa	6.488	2.337	24.209	6.961	-	-	6.488	2.337
Siracusa	6.303	-	16.038	6.032	-	-	6.303	-
SICILIA	81.655	10.896	16.788	8.862	-	33	81.688	10.929
Sassari	13.703	1.718	31.794	7.472	832	-	14.535	1.718
Nuoro	6.401	1.229	23.447	6.096	88	-	6.489	1.229
Oristano	7.966	1.027	51.727	11.003	-	-	7.966	1.027
Cagliari	7.551	168	10.387	8.600	1.754	-	9.305	168
SARDEGNA	35.621	4.142	22.460	7.940	2.674	-	38.295	4.142
ITALIA MERIDIONALE E INSULARE	345.480	73.867	17.376	8.003	8.277	1.319	353.757	75.186
ITALIA	976.192	319.529	17.665	9.557	145.618	6.097	1.121.810	325.626

Tab. 2.8.3 1 - SPESE DEI COMUNI PER VIABILITA' E AZIENDE DI TRASPORTO (anno 1981): Italia Settentrionale

Regioni	Spese per Viabilità		Contributi ad aziende di trasporto		Spese complessive	
	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)
Piemonte	230.690	87.036	136.539	4.402	367.229	91.438
Valle d'Aosta	4.296	1.802	6	-	4.302	1.802
Lombardia	318.319	123.675	307.071	3.183	625.390	126.858
Trentino - A.A.	56.037	31.103	2.038	-	58.075	31.103
Veneto	167.858	61.776	23.677	1.263	191.535	63.039
Friuli - V. G.	55.580	19.774	23.812	23	79.392	19.797
Liguria	110.616	60.876	7.071	1.327	117.687	62.203
Emilia - Romagna	207.539	87.047	62.044	881	269.583	87.928
Italia Settentrionale	1.150.935	473.089	562.258	11.079	1.713.193	484.168
Italia	2.473.501	950.114	1.316.336	21.149	3.789.837	971.263

Tab. 2.8.3 2 - SPESE DEI COMUNI PER VIABILITA' E AZIENDE DI TRASPORTO (anno 1981): Italia Centrale

Regioni	Spese per Viabilità		Contributi ad aziende di trasporto		Spese complessive	
	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)
Toscana	160.934	66.255	44.069	2.649	205.003	68.904
Umbria	41.794	14.362	10.528	1.645	52.322	16.007
Marche	68.469	26.234	4.682	-	73.151	26.234
Lazio	228.191	83.401	536.153	-	764.344	83.401
Italia Centrale	499.388	190.252	595.432	4.294	1.094.820	194.546
Italia	2.473.501	950.114	1.316.336	21.149	3.789.837	971.263

Tab. 2.8.3 3 - SPESE DEI COMUNI PER VIABILITA' E AZIENDE DI TRASPORTO (anno 1981): Italia Meridionale e Insulare

R e g i o n i	Spese per Viabilità		Contributi ad aziende di trasporto		Spese complessive	
	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)	totali (milioni di lire)	in c/capitale (milioni di lire)
Abruzzo	48.071	18.090	4.281	1.309	52.352	19.399
Molise	13.566	7.521	1.234	-	14.800	7.521
Campania	203.310	48.943	6.076	546	209.386	49.489
Puglia	117.868	42.097	51.973	3.921	169.841	46.018
Basilicata	39.183	25.055	1.807	-	40.990	25.055
Calabria	116.016	56.322	6.422	-	122.438	56.322
Sicilia	205.516	46.525	79.888	-	285.404	46.525
Sardegna	79.648	42.220	6.965	-	86.613	42.220
Italia Meridionale e Insulare	823.178	286.773	158.646	5.776	981.824	292.549
Italia	2.473.501	950.114	1.316.336	21.149	3.789.837	971.263

Tab. 2.8.4 1 - INDICATORI DI SPESA PER I TRASPORTI DEGLI ENTI PUBBLICI TERRITORIALI: Italia Settentrionale (anno 1981)

R e g i o n i	Spesa complessiva (*)		Spesa per Km^2	Spesa per abitante	Spesa per occupato
	milioni di lire	%	(lire)	(lire)	(lire)
Piemonte	508.145	9,71	22.368.794	127.748	303.821
Valle d'Aosta	13.828	0,24	4.239.117	122.739	265.923
Lombardia	837.226	14,31	35.102.345	94.085	232.692
Trentino - A. Adige	129.833	2,22	9.537.428	149.151	361.652
Veneto	334.291	5,71	18.203.604	77.570	211.711
Friuli - V. Giulia	139.387	2,38	17.767.622	113.329	287.396
Liguria	205.497	3,51	37.935.574	113.955	279.588
Emilia - Romagna	410.950	7,02	18.575.691	104.316	248.308
Italia Settentrionale	2.639.157	45,10	22.016.087	103.061	255.411
Italia	5.852.041	100,00	19.425.025	104.050	283.104

(*) = esclusi i trasferimenti di fondi nell'ambito degli Enti territoriali.

Tab. 2.8.4 2 - INDICATORI DI SPESA PER I TRASPORTI DEGLI ENTI PUBBLICI TERRITORIALI: Italia Centrale (anno 1981)

R e g i o n i	Spesa complessiva (*)		Spesa per Km^2	Spesa per abitante	Spesa per occupato
	milioni di lire	%	(lire)	(lire)	(lire)
Toscana	346.334	5,92	15.063.239	96.987	247.2Q5
Umbria	93.676	1,60	11.078.051	116.514	309.162
Marche	152.724	2,61	15.756.113	108.366	276.674
Lazio	917.029	15,67	53.306.923	184.489	504.422
Italia Centrale	1.509.773	25,80	25.877.090	140.383	370.587
Italia	5.852.041	100,00	19.425.025	104.050	283.104

(*) = esclusi i trasferimenti di fondi nell'ambito degli Enti territoriali

Tab. 2.8.4 3 - INDICATORI DI SPESA PER I TRASPORTI DEGLI ENTI PUBBLICI TERRITORIALI: Italia Meridionale e Insulare (anno 1981)

R e g i o n i	Spesa complessiva (*)		Spesa per Km^2	Spesa per abitante	Spesa per occupato
	milioni di lire	%	(lire)	(lire)	(lire)
Abruzzo	127.050	2,17	11.770.428	104.556	301.066
Molise	43.271	0,73	9.750.113	133.248	354.680
Campania	385.251	6,58	28.337.698	71.233	232.359
Puglia	260.919	4,46	13.485.580	67.778	201.171
Basilicata	75.798	1,30	7.585.868	125.502	346.110
Calabria	181.818	3,11	12.056.896	89.543	304.043
Sicilia	482.095	8,24	18.752.722	99.124	331.793
Sardegna	146.909	2,51	6.098.340	92.630	296.786
Italia Meridionale e Insulare	1.703.111	29,10	13.841.366	85.662	271.889
Italia	5.852.041	100,00	19.425.025	104.050	283.104

(*) = esclusi i trasferimenti di fondi nell'ambito degli Enti territoriali

CAP. 3

LA RETE VIARIA DI GRANDE COMUNICAZIONE

3.1 Le indagini effettuate

L'elemento conoscitivo sulla situazione in essere della rete viaria classificata di grande comunicazione è stato affinato,con particolare risalto,attraverso una meticolosa indagine istruttoria sviluppata con la collaborazione dei Compartimenti ANAS. La raccolta delle informazioni è stata finalizzata alle istanze decisionali del Piano Decennale ed ha richiesto la compilazione e l'elaborazione di oltre 15 mila schede di questionari.

L'indagine si è sviluppata nel novero delle strade statali classificate o di altre arterie classificate da ritenersi in corso di statizzazione. Non ha riguardato le autostrade che per tipologia costruttiva e gestionale presentano condizioni di notevole omogeneità e quindi si prestano a venir rappresentate dai parametri generali già illustrati nel precedente capitolo 2.

Scopo primario dell'indagine svolta è la conoscenza di dettaglio della rete infrastrutturale, e delle condizioni di servizio e funzionalità che ne caratterizzano l'offerta di mobilità.

Buona parte della rete stradale di pertinenza statale ha difatti standards qualitativi alquanto divergenti dai requisiti ottimali di una rete di grande comunicazione: gli attraversamenti di molti centri abitati, la miriade di accessi privati, gli incroci malamente attrezzati o semaforizzati, i non pochi punti neri lesivi della sicurezza del traffico, determinano l'insorgere di situazioni antitetiche alla esigenza tecnica e funzionale di migliorare la produttività della rete.

Per analizzare appunto la recuperabilità del patrimonio viario statale, nel contesto della rete primaria di grande comunicazione, si sono considerati in dettaglio tutti gli elementi di disfunzione puntuale e diffusa rispetto agli standards correnti.

Si sono quindi individuati gli elementi conoscitivi relativi alla pressione insediativa (traverse interne e centri abitati), alla larghezza di piat

taforma in rapporto alla normativa stradale in essere, al numero e alla tipologia degli incroci con altre strade, al numero e alla localizzazione di semafori, alla sussistenza di limiti di velocità e di divieti di sorpasso, alla presenza di divieto di transito per veicoli pesanti.

Una particolare attenzione è stata poi rivolta ai punti neri di inefficienza localizzata quali strettoie, passaggi a livello, chiusure stagionali, limiti di carico, limiti di sagoma, rallentamenti e congestione. Si sono inoltre esperite attente rilevazioni sui tratti maggiormente esposti ad insidie di tipo geologico, quali la caduta massi, la previsione di frane, la ricorrenza di slavine o valanghe, nonchè la carenza del sottofondo viario con esiti di dissesto globale delle pavimentazioni.

All'indagine tecnica si è affiancata la rilevazione economica dell'entità dei lavori in corso, dei lavori da completare, dei lavori in progetto, della disponibilità di progettazione di pronta spendibilità.

L'insieme di tali informazioni ha garantito una completa radiografia della rete di grande comunicazione, consentendo una panoramica completa dei fabbisogni pregressi di riqualifica e delle necessità future di miglioramento.

Il lavoro informativo di base, che ha richiesto mediante specifici sopralluoghi il rilevamento diretto e completo della rete statale di grande comunicazione, è stato successivamente rielaborato in forma di sintesi attraverso schede sinottiche compilate per ciascuna direttrice, le quali costituiscono parte integrante del Piano Decennale e vengono presentate negli allegati tabellari per un complesso di oltre 1.000 pagine. Vi sono contenute non soltanto le informazioni desunte dai Compartimenti ma anche le caratterizzazioni territoriali delle singole strade, desunte dalla istruttoria effettuata con la collaborazione delle Regioni.

Per omogeneità di trattazione si è mantenuto il criterio di aggregazione regionale del dato, riportando rigorosamente ai confini regionali le indicazioni pervenute secondo i criteri di competenza compartimentale.

Nelle Tavv. 3.1.1 - 3.1.6 si riportano le schede originali di sintesi, in modo da consentire più efficacemente la comprensione dei dati riepilogativi che verranno illustrati nel presente capitolo; oltre a fornire l'immediato riferimento generale dei contenuti informativi specifici desumibili, per altre ricerche collegate, dal lavoro del Piano Decennale.

Regione ☐ Compartimento di ☐

S.S. n° ☐

da .... a .... Km ________ (L)

Province	Occupati	Abitanti	Estesa
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
....	.... x 1.000	.... x 1.000	Km ....
TOTALE	x 100.000	x 100.000	Km
% regionale	☐	☐	☐

Traverse + Abitati n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Larghezza { scarsa ☐ corsie n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐
in norma ☐ corsie n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐ }

Intersezioni : a raso normali .... int. per Km ....
a raso canalizzate .... int. per Km ....
a livelli differenziati .... int. per Km ....

Semafori : n° ☐

Tav. 3.1.1

segue S.S. n° ______ Regione ____________

Limiti di velocità : n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Divieti di sorpasso : n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Divieti veicoli pesanti : n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Livello di servizio { BUONO ℓ (Km) ______ % L ______
MEDIOCRE ℓ (Km) ______ % L ______
PESSIMO ℓ (Km) ______ % L ______ }

Strettoie : n° ☐ ℓ (m) ________

Passaggi a livello : n° ☐

Chiusura stagionale : ℓ (m) ______ Mesi ______

Limitazioni di carico : n° ______

Limitazioni di sagoma : n° ______

Rallentamenti e congestione : n° ______ ℓ (Km) ______

Caduta massi : ℓ (Km) ________ % L ________

Frane valanghe : ℓ (Km) ________ % L ________

Pavimentazione dissestata : ℓ (Km) ________ % L ________

Fabbisogno di riqualifica : Lire ☐ .000.000

Tav. 3.1.2

segue S.S. n° ________ Regione ________________

Traffico :

TGM medio regionale : .... veic./giorno

TGM
- elevato ☐ (> 1,5 TGM medio regionale)
- medio ☐
- scarso ☐ (< 0,5 TGM medio regionale)

Momento di traffico medio regionale : .... veic. Km 10^4

$M_{traffico}$
- elevato ☐ (> 1,5 M_t medio regionale)
- medio ☐
- scarso ☐ (< 0,5 M_t medio regionale)

Incidentalità :

Indice di pericolosità medio regionale : .... $\frac{\text{inc. equiv. per Km}}{\text{TGM}} 10^{-6}$

Indice di pericolosità
- elevato ☐ (> 1,5 I_p medio regionale)
- medio ☐
- scarso ☐ (< 0,5 I_p medio regionale)

Tav. 3.1.3

segue S.S. n° ______ Regione ________________

LAVORI IN CORSO

n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Importo complessivo Lire [.000.000]

LOTTI DI COMPLETAMENTO

n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Importo complessivo Lire [.000.000]

LAVORI IN PROGETTO

n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

Importo complessivo Lire [.000.000]

PATRIMONIO PROGETTI DI PRONTA SPENDIBILITA'

n° ☐ ℓ (Km) ☐ % L ☐

INTERVENTI DI STATIZZAZIONE

Tav. 3.1.4

segue S.S. n° ________ Regione ________________

PARAMETRI TERRITORIALI

- Saldi migratori per 1.000 abitanti provinoe interessate

1972	1978	VARIAZIONE 72 - 78
☐	☐	☐
	MEDIA REGIONALE	☐

- MOTORIZZAZIONE PROVINCE INTERESSATE ☐ autovetture/1.000 abitanti
  MEDIA REGIONALE ☐ autovetture/1.000 abitanti

- FUNZIONI DI RIEQUILIBRIO AREE DEPRESSE

  NOTEVOLI ☐ MEDIE ☐ NESSUNA ☐

- FUNZIONI DI SUPPORTO AD ATTIVITA' TURISTICHE

  NOTEVOLI ☐ MEDIE ☐ NESSUNA ☐

dati quantitativi

- FUNZIONI DI SUPPORTO AD ATTIVITA' PRODUTTIVE

  NOTEVOLI ☐ MEDIE ☐ SCARSE ☐

dati quantitativi

- STRADE DI INTERESSE TURISTICO

  ESTIVO ☐ INVERNALE ☐

- DECONGESTIONE O RAZIONALIZZAZIONE AREE ADDENSATE

  NOTEVOLE ☐ MEDIA ☐ NESSUNA ☐

Inseribilità art. 5 Legge 531/82 (concorso finanziario)

trafori alpini	NO	☐	SI	☐	ℓ (Km)	☐	% L	☐
valichi confine	NO	☐	SI	☐	ℓ (Km)	☐	% L	☐
grandi aree metropolitane	NO	☐	SI	☐	ℓ (Km)	☐	% L	☐

Tav. 3.1.5

segie S.S. n° ________ Regione ________________

CONDIZIONI ACCESSORIE

- ITINERARIO PRIVO MEZZI TRASPORTO ALTERNATIVI

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- SERVIZIO DI PORTI

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

  Movimento porti (t/anno) ________ % Nazionale ________

- SERVIZIO AEROPORTI

  SI ☐ NO ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

  Movimento aeroporti (pass/anno) ________ % Nazionale ________

- SERVIZIO CENTRI INTERMODALI E INTERPORTUALI

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

  Dati quantitativi centro ________

- IN ANTITESI O IN ALTERNATIVA AL TRASPORTO SU FERRO

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- INTEGRAZIONE RETE FERROVIARIA

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- ALTERNATIVA A PIANI INVESTIMENTO AUTOSTRADALE

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- INTEGRAZIONE A PIANI INVESTIMENTO AUTOSTRADALE

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- PARALLELISMO A PIANI INVESTIMENTO FERROVIARI

  NO ☐ SI ☐ ℓ (Km) ________ % L ________

- INTEGRAZIONE CON INVESTIMENTI SU PORTI O AEROPORTI

  NO ☐ SI ☐

- SINTESI INSERIMENTO GRANDE COMUNICAZIONE (art. 1 Legge 531/82)

  Comma a ☐ Comma b ☐ Comma c ☐

Tav. 3.1.6

3.2 Gli indicatori di compromissione

Nella trattazione del precedente punto 2.7 sono stati illustrati i fattori di inefficienza della rete di grande comunicazione connessi alla compromissione territoriale della strada, sia in merito agli interventi umani per insediamenti abitativi, sia in rapporto alla situazione di pericolo connessa ad eventi naturali quali frane, valanghe e dissesti vari.

Nella indagine specifica della rete si è voluto cogliere un ulteriore aspetto di compromissione viaria da ritenersi intrinseca alla medesima in quanto costituita da punti di inefficienza riconducibili sia ad una impostazione superata di tracciato (passaggi a livello) sia ad una carenza di attrezzature e canalizzazioni negli incroci con altre strade sia alla presenza di ostacoli al libero deflusso veicolare rappresentati da semaforizzazioni che in linea di principio non sono da ritenersi compatibili con i requisiti basilari di rete.

La presenza di tali specifiche condizioni di inadeguatezza strutturale e funzionale comporta una specifica finalizzazione delle attribuzioni di spesa del Piano Decennale per la riqualifica della rete, definita di grande comunicazione ma purtroppo ben lungi dal poter offrire tali garanzie in termini funzionali.

Nella Tab. 3.2.1 si sono raccolti su base regionale i dati relativi alle strade statali classificate con il D.M. 20/7/83 n. 2474, nonchè secondo le modificazioni integrative illustrate nel punto 1.5. La tabulazione non riguarda le autostrade che per definizione sono esenti da tali intoppi.

Sulla rete nazionale di grande comunicazione si contano oltre 8 mila incroci con altre strade, di cui oltre i tre quarti privi di qualsiasi corsia di canalizzazione, di immagazzinamento, di accelerazione, di decelerazione. Soltanto il 15% degli incroci garantiscono una forma di canalizzazione a raso, e il 10% solamente presenta incroci

a livelli differenziati con sovrappassi, sottopassi, rampe di interconnessione.

Tali dati non tengono conto degli accessi e della viabilità minore che confluisce sulla rete di grande comunicazione in corrispondenza delle traverse interne e dei centri abitati già individuati al punto 2.7.

In media sulla rete di grande comunicazione troviamo pertanto incroci non attrezzati con altre strade importanti ogni 2,5 Km incroci canalizzati ogni 12 Km e incroci a livelli differenziati ogni 16 Km. La situazione si presenta in forma alquanto disomogenea tra le diverse realtà regionali, ponendosi in termini generali la rete della Lombardia, del Trentino Alto Adige, del Veneto e dell'Emilia Romagna ai gradi massimi di inadeguatezza delle intersezioni con altre strade.

Per quanto riguarda i semafori la rete di grande comunicazione ne comprende ben 951, con punte anomale nelle aree più addensate quali Lombardia con 209 semafori, Piemonte con 128, Emilia Romagna con 103 semafori : in queste tre regioni si concentrano addirittura la metà dei semafori presenti sulla rete di grande comunicazione.

Sono inoltre da annoverare 128 passaggi a livello che si ritiene debbano avere assoluta priorità di spesa per gli interventi di eliminazione progressiva indicati al punto 2.6 in relazione ai piani di investimento lungo la rete ferroviaria italiana. Il massimo numero di passaggi a livello compete alla rete viaria della Toscana (23 p.l.), della Lombardia (20 p.l.), del Piemonte (18 p.l.) e della Campania (13 p.l.).

In tesi generale quindi la massima concentrazione di fattori lesivi della qualità di traffico della rete di grande comunicazione si concentrano ancora nelle regioni in cui maggiore è risultata nell'analisi dei parametri generali del punto 1.6, la pressione veicolare ed insediativa dei territori attraversati. Mentre le regioni con rete viaria meno compromessa sono anche quelle caratterizzata dalla migliore qualità di rete.

Tab. 3.2.1

COMPROMISSIONE VIARIA

Regioni	INTERSEZIONI						semafori	passaggi a livello
	a raso normali		canalizzate		a livelli diff.			
	N°	N°/Km	N°	N°/Km	N°	N°/Km	N°	N°
Piemonte	395	0,39	70	0,07	28	0,03	128	18
Valle d'Aosta	10	0,12	4	0,05	-	-	-	-
Lombardia	682	0,51	154	0,12	10	0,01	209	20
Trentino A. A.	369	0,58	40	0,06	9	0,01	29	3
Trentino A. A. (BZ)	209	0,63	8	0,02	-	-	-	-
Trentino A. A. (TN)	160	0,52	32	0,10	9	0,03	12	-
Veneto	502	0,70	68	0,10	19	0,03	71	7
Friuli V. G.	319	0,67	114	0,24	16	0,03	37	9
Liguria	185	0,39	39	0,08	3	0,01	75	-
Emilia Romagna	632	0,61	59	0,06	26	0,03	103	8
Toscana	483	0,42	44	0,04	51	0,05	50	23
Umbria	317	0,65	77	0,16	47	0,10	3	1
Marche	173	0,34	25	0,05	50	0,10	58	4
Lazio	248	0,31	42	0,05	49	0,06	39	3
Abruzzo	351	0,74	84	0,18	4	0,01	47	3
Molise	72	0,20	9	0,03	21	0,06	6	1
Campania	123	0,20	73	0,12	10	0,02	11	13
Puglia	386	0,38	70	0,07	175	0,17	24	6
Basilicata	47	0,07	20	0,03	67	0,10	4	-
Calabria	221	0,19	79	0,07	83	0,07	16	1
Sicilia	411	0,30	61	0,04	104	0,08	28	1
Sardegna	298	0,30	28	0,03	71	0,07	13	7
ITALIA	6.224	0,40	1.160	0,08	843	0,06	951	128

3.3 Gli indicatori di pericolo

Nella valutazione delle condizioni operative della rete viaria di grande comunicazione ha richiesto un particolare approfondimento la disamina dei fattori connessi a pericoli per la circolazione, con conseguenti limiti o divieti.

In linea di principio una rete di grande comunicazione, in quanto tale, dovrebbe rimanere esente da fattori coercitivi che incidano sulla libertà di scelta cinematica, sulla possibilità di effettuare i sorpassi e sulla possibilità per tutte le categorie veicolari di fruire dell'estesa viaria.

Nella Tab. 3.3.1 si sono riportati in dettaglio il numero e l'incidenza chilometrica sulla rete di grande comunicazione delle prescrizioni a carattere impositivo che ledono per scelta consolidata le valenze produttive della rete viaria, con particolare riferimento ai limiti di velocità, ai divieti di sorpasso, al divieto di transito per veicoli pesanti.

Il dato complessivo risulta alquanto preoccupante se si considera come lungo la rete di grande comunicazione esistono oltre tre mila prescrizioni per minimi di velocità, quasi mille per divieto di sorpasso, circa 40 segnalazioni per divieto di transito ai veicoli pesanti.

La disaggregazione per regione di tali inefficienze dimostra una diffusione non omogenea del fenomeno su scala regionale; in genere risulta particolarmente compromessa la rete viaria del Nord Italia mentre al Centro e al Sud la situazione migliora.

La rete viaria maggiormente compromessa da fattori insediativi e da limiti di velocità risulta la Campania con il 34 % di rete rispetto alla estesa complessiva di grande comunicazione; segue l'Abruzzo con il 30 %, mentre le regioni del Nord (Lombardia, Trentino-Alto Adige, Liguria, Emilia-Romagna) si collocano attorno al 25 % di rete. La migliore situazione risulta in Sicilia e Valle d'Aosta rispettivamente con indici del 4 e del 5 %.

La Lombardia detiene il primato di divieti di sorpasso sulla rete di grande comunicazione con interessamento per il 20% dell'estesa totale; carente risulta pure la situazione nelle Marche mentre Sicilia e Campania denotano i migliori standards sotto questo aspetto.

Anche per i divieti di transito ai veicoli pesanti balza evidente la compromissione viaria della Lombardia, con addirittura il 10 % della rete classificata di grande comunicazione, ma inibita al transito del trasporto pesante. Segue la provincia di Bolzano (9 %)e la Liguria (8%), mentre una decina di regioni non presenta alcuna limitazione in tal senso.

Tab. 3.3.1 INDICATORI DI PERICOLO

R e g i o n i	limiti di velocità		divieti di sorpasso		divieti di transito per veicoli pesanti	
	N°	% L	N°	% L	N°	% L
Piemonte	162	21	45	5	2	2
Valle d'Aosta	2	5	2	14	-	-
Lombardia	262	25	127	20	6	10
Trentino A. A.	131	20	13	1	1	5
Trentino A.A. (BZ)	70	24	5	1	1	9
Trentino A.A. (TN)	61	16	8	2	-	-
Veneto	156	24	52	8	2	1
Friuli V. Giulia	108	18	117	10	2	1
Liguria	89	25	52	13	2	8
Emilia Romagna	185	25	79	7	7	3
Toscana	118	14	46	8	-	-
Umbria	63	21	55	8	-	-
Marche	74	22	72	19	-	-
Lazio	57	13	31	7	2	1
Abruzzo	96	30	66	15	1	1
Molise	40	13	41	12	-	-
Campania	83	34	6 *	1 *	-	-
Puglia	67	10	37	6	-	-
Basilicata	52	8	39	2	1	5
Calabria	51	6	55	3	9	6
Sicilia	75	4	20	1	1	1
Sardegna	90	10	10	2	1	1
T O T A L E	2.092	14	978	6	38	1

* = Dati incompleti

3.4 Livello di servizio

Secondo la tecnica stradale corrente l'elemento determinante per individuare la qualità della circolazione lungo una rete o lungo singole direttrici viene espresso dal cosiddetto "livello di servizio", che esprime in termini sintetici il grado di soddisfacimento delle istanze primarie di velocità, sicurezza, comfort di guida e regolarità di marcia per l'utenza viaria.

Pur derivando il livello di servizio da una sommatoria di considerazioni attinenti a diversi elementi di giudizio, e quindi non prestandosi ad una immediata numerificazione del dato informativo, si usa aggregare il concetto attraverso una discretizzazione in sei situazioni tipiche e topiche, de-

finite nella pratica tecnica corrente con lettere maiuscole dalla A alla F, in modo da considerare il peggioramento della condizione di traffico al procedere della lettera alfabetica distintiva.

I migliori livelli di servizio - definiti A e B - corrispondono a condizioni ottimali o quasi di circolazione, nel senso che l'utente non viene condizionato nella condotta di guida dalla presenza degli altri veicoli con possibilità di mantenere sull'intero percorso velocità operative superiori mediamente a 70 Km/h. A determinare tale esito cinematico concorrono sia le elevate caratteristiche di progettazione e di impostazione della strada sia una presenza veicolare non eccedente all'incirca la metà della capacità di traffico della strada.

I livelli di servizio denominati C e D costituiscono nella pratica tecnica corrente le condizioni di soglia e di accettabilità per un funzionamento corretto della singola strada in quanto infrastruttura di produzione della mobilità. In tali situazioni l'utenza viene condizionata nel percorrere la strada dalla presenza di altri veicoli, con notevoli limitazioni alla possibilità di sorpasso, alla continuità di declusso e alla possibilità di mantenere velocità operative elevate: mediamente il traffico denota velocità di percorrenza comprese fra 50 e 70 Km/h. A limitare le potenzialità cinematiche della strada concorrono sia caratteristiche mediocri di impostazione del tracciato viario - e allora il livello di servizio va considerato quale fattore strutturale - sia una presenza veicolare compresa fra la metà e l'85% della capacità massima della strada, nel qual caso il livello di servizio attiene a fattori operativi.

I livelli di servizio peggiori - definiti E e F - corrispondono ad uno stadio di congestione o saturazione della strada, oppure ad una produzione della mobilità con velocità di esercizio inferiore a 50 Km/h. Si danno quindi casi di deficit operativo della strada, quando è il volume di traffico prossimo o superiore alla massima capacità dell'arteria a determinare accodamenti e condizioni di movimento in colonna; si danno invece casi di deficit strutturale, quando la strada per motivi insiti alla concezione del tracciato non consente, anche con poco traffico, di superare i limiti cinematici suindicati.

Per la valutazione dei livelli di servizio ci si riconduce di solito alla situazione di traffico corrispondente alla cosiddetta "ora di punta normale", che esprime la condizione operativa ricorrente quasi giornalmente nei momenti di

maggior frequentazione della strada; non si considerano quindi le circostanze eccezionali di frequentazióne, bensì le condizioni giornaliere di produzione della mobilità su gomma, sia pure riferita alle ore di massimo carico di traffico.

Il livello di servizio rappresenta di conseguenza il miglior indicatore dello stato della rete viaria, in quanto assomma al proprio interno sia gli aspetti connessi alle caratteristiche plano-altimentriche e di sezione trasversale della strada, sia il grado di frequentazione ed utilizzo della stessa in rapporto alla potenzialità massima. Consente inoltre di evidenziare pienamente il fattore cinematico, che risulta essenziale nel determinare la struttura dei costi del trasporto su gomma.

La definizione sistematica dei livelli di servizio sùll'intera estesa nelle strade statali è stata recentemente conclusa dall'Ufficio Studi e Programmazione della Direzione Generale ANAS sulla scorta di una complessa indagine comparata fra i censimenti della circolazione e le rilevazioni per tratti omogenei delle caratteristiche della rete statale.

Ad integrazione dei dati generali contenuti nell'importante lavoro sistematico anzidetto, si è finalizzata l'analisi di rete, attraverso le strutture tecniche compartimentali, alla rilevazione di ulteriori riscontri informativi pertinenti specificamente le singole tratte di rete classificata di grande comunicazione. Ciò in quanto non sempre risulta possibile estrarre dall'indagine sistematica della Direzione Generale ANAS la particolarità dei singoli tratti.

La definizione dei livelli di servizio è stata condotta mediante tale duplice riscontro, aggregando i dati risultanti secondo tre tipologie fondamentali definite:

- livello di servizio buono (A e B)
- livello di servizio mediocre (C e D)
- livello di servizio pessimo (E ed F).

Nelle schede sinottiche caratterizzanti le singole direttrici si è riportata la indicazione dei singoli livelli di servizio con la distinzione tra circostanze strutturali o operative per quanto attiene situazioni di inefficienza. Su scala estesa alle risultanze di rete si è invece elaborata la Tab. 3.4.1 nella quale, con riferimento alla disaggregazione regionale si è riportato il dato relativo alle condizioni di esercizio delle sole strade

statali classificate di grande comunicazione, secondo lo sviluppo risultante sia dalla rete del D.M. 20/7/83 n. 2474 sia anche, in taluni casi, dalle modifiche integrative riportate al precedente punto 1.5; nella formazione della tabella di sintesi si è fatto riferimento alle lunghezze di strada statale classificata di grande comunicazione per la quale è stato possibile ottenere il dato con la dovuta significatività, e quindi non sempre la rete riportata per singola regione corrisponde al 100% della viabilità classificata, pur discostandosene al massimo di qualche unità percentuale.

La regione che denota la miglior percentuale di livelli di servizio buoni sulla rete esercita risulta la Basilicata (81%) seguita da Molise (60%), Sicilia (53%), Puglia (48%), Toscana (48%), Calabria (46%). I peggiori rapporti di livello di servizio rispetto alla rete competono a Liguria (3%), Veneto (13%), Campania (19%), Lombardia (21%), con ciò confermandosi le risultanze di carico potenziale della rete riportate al punto 1.6 in tema di parametri indicatori generali.

Rispetto alle percentuali di rete in condizioni pessime di livello di servizio si nota l'Emilia Romagna (46%), la Liguria (43%), il Trentino Alto Adige (36%) e la Lombardia (35%). La situazione più favorevole si riscontra invece in Calabria (5%), Basilicata (7%), Puglia (8%), Campania (10%).

In linea generale si nota comunque un netto fenomeno di peggioramento delle condizioni di offerta infrastrutturale operativa nella produzione della mobilità su gomma sulle strade statali di grande comunicazione man mano che si sale dal Sud verso il Nord Italia. Per completare la significatività del dato vanno inoltre considerate le valenze connesse alla rete autostradale che conferma, in termini di frequentazione, la meno qualificata e produttiva funzione di trasporto della rete primaria nel Nord Italia rispetto al resto del Paese.

Tab. 3.4.1 LIVELLO DI SERVIZIO

Regione	BUONO		MEDIOCRE		PESSIMO	
	l (Km)	% L	l (Km)	% L	l (Km)	% L
Piemonte	361	35	459	45	202	20
Valle d'Aosta	-	-	64	74	23	26
Lombardia	275	21	595	44	471	35
Trentino A. A.	144	23	262	41	233	36
Trentino A. A. (BZ)	56	17	177	53	99	30
Trentino A.A. (TN)	88	29	85	28	134	43
Veneto	92	13	485	69	137	18
Friuli V.G.	220	45	219	45	44	10
Liguria	14	3	255	54	207	43
Emilia Romagna	151	15	404	39	480	46
Toscana	550	48	453	40	140	12
Umbria	156	38	201	48	59	14
Marche	228	45	213	42	62	13
Lazio	171	22	487	61	136	17
Abruzzo	129	37	154	45	62	18
Molise	218	60	96	27	47	13
Campania	114	19	432	71	61	10
Puglia	482	48	440	44	89	8
Basilicata	529	81	78	12	43	7
Calabria	533	46	568	49	49	5
Sicilia	730	53	337	24	315	23
Sardegna	433	44	350	34	222	22

3.5 Il fabbisogno di riqualifica

Nella priorità di attribuzione della spesa del Piano Decennale deve risultare obiettivo primario un'azione di riqualifica del patrimonio esistente, che risolva finalmente le impellenti necessità consolidate e pregresse di un'opera manutentoria, che nell'ultimo decennio decorso ha comportato una attribuzione di risorse dell'ordine del due per mille rispetto al valore di investimento della rete esistente.

Il consolidarsi nel tempo di carenze manutentorie reiterate ha portato negli ultimi anni la rete delle strade statali in generale, e più specificamente la rete di grande comunicazione, in una situazione di gravi deficienze strutturali

nelle opere d'arte, nelle pavimentazioni, nella difesa del corpo stradale da dissesti geologici, nel miglioramento delle condizioni generali di tracciato, al punto da dover passare, pena il depauperamento del patrimonio stradale, ad una intensa azione di riqualifica di rete quale intervento necessitato da parte dell'ANAS in relazione ai compiti istituzionali attribuiti.

Nella formazione del Piano Decennale si è quindi considerata con particolare attenzione la casistica delle necessità di riqualifica della rete, in specifico riferimento alle condizoni puntuali e diffuse di inefficienza che sono emerse dalla indagine finalizza a attraverso le strutture tecniche e compartimentali.

Alla individuazione dei punti di inefficienza, secondo la scheda sinottica riportata nel punto 3.1, si è accompagnata la valutazione del fabbisogno da reputarsi necessario per rimuovere con interventi finalizzati le condizioni specifiche di pericolo o di limitazione alla piena funzionalità della arteria.

Il riscontro delle singole proposte di intervento è contenuto in dettaglio nelle schede sinottiche in allegato e nei questionari originali compilati dai responsabili compartimentali in sede istruttoria.

Nell'ambito del lavoro di piano si ritiene opportuno presentare una panoramica di sintesi delle richieste per una riqualifica funzionale della rete, disaggregando nella Tab. 3.5.1 il fabbisogno finanziario di intervento per singola direttrice classificata, oltre che per competenza regionale.

La panoramica delle diverse situazioni regionali risulta estremamente variegata pur indicandosi mediamente attorno a 588 milioni per Km di rete il fabbisogno medio consolidato sulla viabilità nazionale. La disomogeneità peraltro si spiega anche in relazione agli obiettivi della riqualifica,che in taluni casi richiedono il rifacimento integrale o quasi della strada, mentre in altri si è ritenuto sufficiente un adeguamento puntuale più localizzato.

Nella Tab. 3.5.2 si è quindi riportato lo importo sollecitato dalle strutture tecniche compartimentali, riferito alla base regionale soprattutto allo scopo di individuare su scala generale il fabbisogno pregresso di manutenzione migliorativa della rete, e quindi di collocare il complesso del fenomeno nelle scale di priorità dovute.

Non si ritiene peraltro di considerare quali definitive per l'attribuzione del Piano Decennale le cifre e i riparti della Tab. 3.5.2, in quanto sia nell'ottica complessiva del piano per quanto riguarda l'innervamento della rete con nuove direttrici sia la disponibilità di un concorso di risorse per problemi specifici, quali ed esempio la previsione di eliminazione dei passaggi a livello da parte F.S. (cfr. 2.6), sia la precisazione di obiettivi prioritari mirati da parte di alcune regioni in ordine alla riqualifica di rete, richiederanno un assestamento generale.

Non è comunque inopportuno sottolineare la notevole entità del divario consolidato tra disponibilità per investimenti manutentori e necessità essenziali per qualificare la rete viaria di grande comunicazione a quei livelli minimi di efficienza - quali assenza di passaggi a livello, eliminazione di semafori, di strettoie, di ponti con limiti di carico, di gallerie con limiti di sagoma, di tratti soggetti a caduta massi a frane a valanghe, di pavimentazioni dissestate - che per stessa definizione dovrebbe consentire sull'intera estesa.

Tab. 3.5.1 1

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : PIEMONTE

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
11	-	-
20	15.000	390
21	12.000	200
24	-	-
25	850	50
28	5.900	90
29	-	-
30	30.000	430
31 bis	17.500	410
32	300	10
32 dir	3.000	290
33	-	-
34	70.000	1.850
35 bis	-	-
142	75.000	1.710
143	-	-
211	-	-
229	11.000	180
231	-	-
338	-	-

Tab. 3.5.1 2

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : PIEMONTE (segue)

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
338	-	-
419	-	-
456	-	-
494	-	-
564	-	-
589	20.000 (*)	220 (*)
596 dir.	1.000 (*)	130 (*)
TOTALE	261.550	260

(*) = dati stimati

Tab. 3.5.1 3

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : VALLE D'AOSTA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
26	-	-
26 dir.	-	-
27	-	-
TOTALE	-	-

Tab. 3.5.1 4

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : LOMBARDIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
9	25.000	380
10	-	-
33	-	-
35	-	-
36	40.000	270
37	35.000	3.500
38	68.000	550
38 dir/a	700	410
38 dir/b	-	-
39	-	-
42	5.000	40
45 bis	80.000	1.360
211	15.000	2.730
233	8.000	340
236	1.400	50
301	40.000	1.080
336	-	-
340	3.000	60
342	300.000	3.570
343	38.000	680

Tab. 3.5.1 5

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : LOMBARDIA (segue)

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
344	-	-
394	40.000	760
415	30.000	420
494	-	-
510	790	20
591	25.000	370
595 dir.	-	-
TOTALE	754.890	560

Tab. 3.5.1 6

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : TRENTINO A. ADIGE

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
12	62.900	570
38	18.500	190
40	-	-
41	4.600	380
42	22.000	530
43	6.000	200
44	8.000	390
44 bis	40.000	1.360
45 bis	8.700	200
47	330.000	5.780
48	38.700	510
49	40.500	570
51	5.000	320
Totale	584.900	920

Tab. 3.5.1 7

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : TRENTINO A. ADIGE (Prov. Bolzano)

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
12	5.500	160
38	18.500	190
40	-	-
41	4.600	380
44	8.000	390
44 bis	40.000	1.360
48	18.000	.100
49	40.500	570
51	5.000	320
TOTALE	140.100	450

Tab. 3.5.1 8

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : TRENTINO A. ADIGE (Prov. TRENTO)

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
12	57.400	760
42	22.000	530
43	6.000	200
45 bis	8.700	200
47	330.000	5.780
48	20.700	350
TOTALE	444.800	1.450

Tab. 3.5.1 9

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : VENETO

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
10	33.000	160
12	18.000	430
13	95.000	1.500
16	28.500	410
47	9.000	240
48	4.750	100
50	-	-
50 bis	22.500	1.690
51	3.000	40
245	-	-
251	1.000	290
307	-	-
309	180.540	2.540
348	1.000	50
434	4.060	130
443	-	-
499	-	-
TOTALE	400.350	560

Tab. 3.5.1 10

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : FRIULI - VENEZIA GIULIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
13	206.000	1.240
14 racc.	-	-
52	3.000	250
52 bis	7.000	210
54 a)	-	-
54 b)	-	-
56	-	-
251	86.000	1.210
252	-	-
351	-	-
352	4.000	50
464	11.750	260
TOTALE	317.750	660

Tab. 3.5.1 11

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : LIGURIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
1	31.700	100
20	12.500	730
28	-	-
29	1.000	40
45	80.000	1.290
330	-	-
449	-	-
TOTALE	125.200	260

Tab. 3.5.1 12

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : EMILIA ROMAGNA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
9	442.000	1.680
12	297.000	3.260
16	-	-
45	143.500	1.820
63	243.000	3.370
64	150.000	2.210
67	96.500	1.070
72	10.000	910
309	100.000	1.790
343	14.250	620
468	120.000	3.080
S.G.C. E 45	-	-
TOTALE	1.616.250	1.560

Tab. 3.5.1 13

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : TOSCANA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
1	25.500	00
2	35.500	420
12 a)	-	-
12 b)	46.700	670
12 radd.	-	-
63	2.300	60
64	6.600	210
67	28.000 (*)	480
68	6.900	100
326	3.000 (*)	130
439	20.300	140
445	48.500	680
S.G.C. E 45	-	-
S.G.C. Grosseto-Fano	3.100	20
S.G.C. FI-PI-LI	-	-
TOTALE	226.400	200

(*) = dati stimati

Tab. 3.5.1 14

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : UMBRIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
3	36.300	310
75	7.000	80
77	92.000	3.540
209	3.700	370
219	62.000	1.380
318	83.300	2.870
320	750	
396	-	-
452	16.500	1.370
S.G.C. E 45	51.500	320
Forche Canapine	*	*
Strada Tre Valli	*	*
Sp. Branca - Schifanoia	*	*
TOTALE	353.050	720

Tab. 3.5.1 15

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : MARCHE

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
3	-	-
4	16.290	240
16	850	10
76	-	-
77	-	-
S.G.C. Grosseto-Fano	*	*
Strada Forche Canapine	-	-
Racc. S.S. 16 Porto di Ancona	-	-
TOTALE	17.140	40

Tab. 3.5.1 16

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : LAZIO

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
1	170.000	.230
2	508.500	4.310
2 bis	3.500	250
4	266.000	1.640
7 a)	-	-
7 b)	415.000	7.830
7 dir. b	-	-
82	-	-
148	92.000	800
156	190.000	3.390
214	-	-
509	-	-
627	-	-
630	80.000	2.290
TOTALE	1.725.000	2.150

Tab. 3.5.1 17

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : ABRUZZO

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
16	-	-
17	30.750	200
80	-	-
82	14.500	300
Fondo Valle Trigno	-	-
Val di Sangro	24.800	310
TOTALE	70.050	150

Tab. 3.5.1 18

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : MOLISE

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
16	-	-
17	120.000	1.970
85	-	-
87	-	-
212	2.200	100
627	1.300	40
645	9.200	310
Strada Fondo Valle Trigno	-	-
S.S.V del Biferno	-	-
TOTALE	132.700	370

Tab. 3.5.1 19

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : CAMPANIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
7 a)	45.000	1.020
7 b)	26.000	620
7 quater	46.000	1.180
18	-	-
85	10.000	1.250
87	35.000	1.940
88	95.000	1.420
90	-	-
90 bis	8.900	200
166	2.000	30
212	49.000	830
268	-	-
Circonvallazione di Napoli	250.000	7.350
TOTALE	566.900	940

Tab. 3.5.1 20

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : PUGLIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
7 f)	-	-
7 g)	-	-
16 a)	300	10
16 b)	-	-
17	-	-
89	-	-
90	-	-
96	69.600	1.050
101	-	-
106	-	-
106 dir.	25.000	3.570
275	-	-
379	-	-
613	9.00	30
S.S.V. Foggia - Melfi	-	-
S.S.V. Grottaglie-Taranto	-	-
S.S.V. Poggio Imperiale-Rodi Garganico	- (*)	-
TOTALE	95.800	90

(*) = dati stimati

Tab. 3.5.1 21

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : BASILICATA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
7 e)	5.000	240
18	11.000	480
92	3.000	380
95	-	-
96	2.000	40
103	8.000	730
106	-	-
407	12.000	10
481	22.000	1.570
585	23.800	740
S.S.V. Foggia - Melfi	9.000	750
S.S.V. Fondo Valle Agri (598)	-	-
S.S.V. Fondo Valle Sinni	23.500	290
Latronico-Moliterno	21.000	620
Melfi-Potenza	950	20
TOTALE	141.250	220

Tab. 3.5.1 22

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : CALABRIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
18	267.300	920
19	-	-
106	385.200	930
280	-	-
281	25.000	430
481	10.600	310
534	1.500	130
S.G.C. Paola - Crotone	54.300	300
Strada delle Terme	-	-
Trasversale delle Serre	-	-
TOTALE	743.900	640

Tab. 3.5.1 23

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : SICILIA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
114	233.500	1.500
115 a)	170.000	3.470
115 b)	155.000	460
117	82.000	1.170
117 bis	2.200	50
121	44.500	870
122 bis	1.000	330
189	57.000	830
193	-	-
194	3.100	70
417	2.250	30
514	2.000	60
640	22.000	330
S.S.V. Palermo - Sciacca	20.000	220
S.S.V. Catania - Pozzallo	-	-
S.S.V. Nord - Sud	-	-
S.S.V. Caltanissetta - Gela	3.800	60
S.S.V. Licata - T. Braemi	900	580
TOTALE	799.250	580

Tab. 3.5.1 24

RIQUALIFICA DI RETE

Regione : SARDEGNA

Strada Statale n.	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
125 a)	65.000	460
125 b)	-	-
126	-	-
127	-	-
130	-	-
131	10.000	40
131 dir./centr.	1.300	10
133	-	-
133 bis	-	-
195	33.500	350
198	-	-
199	-	-
291	-	-
389	-	-
391	-	-
597	-	-
Nuovo itinerario Cagliari - Olbia	*	*
TOTALE	109.800	110

Tab. 3.5.2

FABBISOGNI DI RIQUALIFICA

Regioni	Fabbisogno di riqualifica (milioni)	milioni/Km
Piemonte	261.550	260
Valle d'Aosta	-	-
Lombardia	754.890	560
Trentino A. A.	584.900	920
Trentino A. A.(BZ)	140.100	450
Trentino A.A.(TN)	444.800	1.450
Veneto	400.350	560
Friuli V.G.	317.750	660
Liguria	125.200	260
Emilia Romagna	1.616.250	1.560
Toscana	226.400	200
Umbria	353.050	720
Marche	17.140	40
Lazio	1.725.000	2.150
Abruzzo	70.050	150
Molise	132.700	370
Campania	566.900	940
Puglia	95.800	90
Basilicata	141.250	220
Calabria	743.900	640
Sicilia	799.250	580
Sardegna	109.800	10
ITALIA	9.042.130	588

3.6 Gli interventi in atto

Un dato conoscitivo di particolare rilevanza ai fini della comprensione del grado di divario esistente fra le necessità di intervento e l'attuale attribuzione di risorse riguarda la specificazione dei lavori risultanti in corso in quanto o in esecuzione o in appalto, lungo la rete di grande comunicazione.

Si tratta di interventi che attingono a varie voci del bilancio ANAS e si riconnettono ad interventi vari di caratteristiche eccedenti le usuali necessità manutentorie. Buona parte di tali stanziamenti trova capienza nel Piano Triennale e, per piccola parte, negli altri capitoli di intervento.

Nella Tab. 3.6.1 si è riportata la disaggregazione regionale delle spese sulla rete di grande comunicazione, che risultano complessivamente ammontare a oltre 2.600 miliardi di lire. Il massimo della spesa si ha in Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Puglia dove la distribuzione delle risorse viarie risulta più concentrata rispetto alla restante rete sulle direttrici principali di traffico.

Nelle Tabb. 3.6.2 si è riportato il dato regionale a livello di disaggregazione per singola strada statale, in modo da cogliere anche in termini localizzativi specifici la concentrazione della spesa sulle singole direttrici di ambito regionale. In linea generale si può notare una certa tendenza degli attuali stanziamenti a qualificare la spesa mediante concentrazione di risorse su poche direttrici primarie, già nell'ambito della rete di grande comunicazione.

Tab. 3.6.1

Interventi in atto

Regioni	Lavori in corso (milioni)
Piemonte	293.700
Valle d'Aosta	300
Lombardia	393.400
Trentino A. Adige	62.900
Trentino A. Adige (BZ)	37.400
Trentino A. Adige (TN)	25.500
Veneto	146.500
Friuli V. Giulia	53.500
Liguria	24.700
Emilia - Romagna	260.500
Toscana	176.000
Umbria	55.600
Marche	132.200
Lazio	84.800
Abruzzo	137.400
Molise	32.800
Campania	22.200
Puglia	259.500
Basilicata	50.200
Calabria	192.400
Sicilia	122.100
Sardegna	119.000
ITALIA	2.619.700

Tab. 3.6.2 1 **INTERVENTI IN ATTO**

Regione : PIEMONTE

ARTERIA		Lavori in corso (milioni)
11	Padana Superiore	1.500
20	del Colle di Tenda e Val Roja	-
21	della Maddalena	7.900
24	del Monginevro	350
25	del Moncenisio	-
28	del Colle di Nava	2.400
29	del Colle di Cadibona	-
30	di Val Bormida	-
31 bis	del Monferrato	-
32	Ticinese	18.100
32 dir.	Ticinese	400
33	del Sempione	217.200
34	del Lago Maggiore	5.000
35 bis	dei Giovi	-
142	Biellese	-
143	Vercellese	-
211	della Lomellina	-
229	del Lago d'Orta	34.950
231	di Santa Vittoria	-
338	di Mongrando	-
419	della Serra	6.300
456	del Turchino	-
494	Vigevanese	-
564	di Monregalese	-
589	dei Laghi di Avigliana	-
596 dir.	dei Cairoli	-
TOTALE		293.700

Tab. 3.6.2 2 INTERVENTI IN ATTO

Regione : VALLE D'AOSTA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
26 della Valle d'Aosta	-
26 dir. della Valle d'Aosta	-
27 del Gran S. Bernardo	300
T O T A L E	300

Tab. 3.6.2 3 INTERVENTI IN ATTO

Regione : LOMBARDIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
9 Via Emilia	4.000
10 Padana Inferiore	7.500
33 del Sempione	-
35 dei Giovi	-
36 del Lago di Como e dello Spluga	274.000
37 del Maloja	-
38 dello Stelvio	6.100
38 dir./a dello Stelvio	-
38 dir./b dello Stelvio	-
39 del Passo di Aprica	8.000
42 del Tonale e della Mendola	52.000
45 bis Gardesana Occidentale	-
211 della Lomellina	-
233 Varesina	-
236 Goitese	-
301 del Foscagno	3.400
336 dell'aeroporto della Malpensa	-
340 Regina	9.600
342 Briantea	1.900
343 Asolana	500
344 di Porto Ceresio	-
394 del Verbano Orientale	-
415 Paullese	4.900
494 Vigevanese	-
510 Sebina Orientale	21.200
591 Cremasca	900
596 dir. dei Cairoli	-
T O T A L E	393.400

Tab 3.6.2 4 INTERVENTI IN ATTO

Regione : TRENTINO A. ADIGE - prov. BOLZANO

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
12 dell'Abetone e del Brennero	-
38 dello Stelvio	24.800
40 del Passo di Resia	-
41 di Val Monastero	-
44 del Passo di Giovo	-
44 bis Passo del Rombo	-
48 delle Dolomiti	-
49 della Pusteria	12.600
51 di Alemagna	-
T O T A L E	37.400

Tab. 2.6.2 5 INTERVENTI IN ATTO

Regione : TRENTINO A. ADIGE - prov. TRENTO

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
12 dell'Abetone e del Brennero	-
42 del Tonale e della Mendola	5.000
43 della Val di Non	100
45 bis Gardesana Occidentale	11.900
47 della Valsugana	8.500
48 delle Dolomiti	-
T O T A L E	25.500

Tab. 3.6.2 6 INTERVENTI IN ATTO

Regione : VENETO

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
10 Padana Inferiore	27.000
12 dell'Abetone e del Brennero	150
13 Pontebbana	-
16 Adriatica	-
47 della Valsugana	32.000
48 delle Dolomiti	-
50 del Grappa e Passo Rolle	-
50 bis del Grappa e Passo Rolle	10.250
51 di Alemagna	33.250
245 Castellana	-
251 della Val di Zoldo e Cellina	-
307 del Santo	-
309 Romea	2.650
348 Feltrina	-
434 Legnaghese	2.000
443 di Adria	-
499 Rodigina	39.200
T O T A L E	146.500

Tab. 3.6.2 7 INTERVENTI IN ATTO

Regione : FRIULI-VENEZIA GIULIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
13 Pontebbana	25.000
14 racc. della Venezia Giulia	-
52 Carnica	-
52 bis Carnica	-
54 a del Friuli	-
54 b del Friuli	-
56 di Gorizia	-
251 della Val di Zoldo e Cellina	28.500
252 di Palmanova	-
351 di Cervignano	-
352 di Grado	-
464 di Spilimbergo	-
T O T A L E	53.500

Tab. 3.6.2 8 INTERVENTI IN ATTO

Regione : LIGURIA

	A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
1	Via Aurelia	12.300
20	del Colle di Tenda e Valle Roja	1.300
28	del Colle di Nava	2.400
29	del Colle di Cadibona	-
45	di Val Trebbia	3.900
330	di Buonviaggio	-
449	di Diano Marina	4.800
	T O T A L E	24.700

Tab. 3.6.2 9 INTERVENTI IN ATTO

Regione : EMILIA - ROMAGNA

	A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
9	Via Emilia	43.100
12	dell'Abetone e del Brennero	-
16	Adriatica	61.750
45	di Val Trebbia	35.600
63	del Valico del Cerreto	5.700
64	Porrettana	32.200
67	Tosco - Romagnola	-
72	di San Marino	-
309	Romea	-
343	Asolana	-
468	di Correggio	-
S.G.C.	E 45	82.150
	T O T A L E	260.500

Tab. 3.6.2 10 INTERVENTI IN ATTO

Regione : TOSCANA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
1 Via Aurelia	73.500
2 Via Cassia	28.000
12 (a dell'Abetone e del Brennero	-
12 (b " " "	3.600
12 radd. " " "	-
63 del Valico del Cerreto	-
64 Porrettana	-
67 Tosco - Romagnola	*
68 di Val Cecina	500
326 di Rapolano	*
439 Sarzanese Valdera	4.200
445 della Garfagnana	5.700
S.G.C. E 45	27.500
S.G.C. Grosseto - Fano	-
S.G.S. FI - PI - LI	33.000
T O T A L E	176.000

Tab. 3.6.2 11 INTERVENTI IN ATTO

Regione : UMBRIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
3 Via Flaminia	40.200
75 Centrale Umbra	2.200
77 della Val di Chienti	-
209 Valnerina	-
219 di Gubbio e Pian d'Assino	5.000
318 Valfabbrica	-
320 di Cascia	2.200
396 di Norcia	-
452 della Contessa	-
S.G.C. E 45	6.000
Strada Forche Canapine	*
Strada delle Tre Valli	*
S.P. Branca - Schifanoia	*
T O T A L E	55.600

Tab. 3.6.2 12 INTERVENTI IN ATTO

Regione : MARCHE

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
3 Via Flaminia	6.000
4 Via Salaria	11.100
16 Adriatica	1.850
76 della Val d'Esino	-
77 della Val di Chienti	57.000
Strada Forche Canapine	24.250
Raccordo S.S. 16 - Porto di Ancona	32.000
T O T A L E	132.200

Tab. 3.6.2 13 INTERVENTI IN ATTO

Regione : LAZIO

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
1 Via Aurelia	3.200
2 Via Cassia	17.950
2 bis via Cassia bis	-
4 Via Salaria	29.200
7 (a Via Appia	-
7 (b " "	-
7 dir./b "	-
82 della Valle del Liri	-
148 Pontina	33.450
156 dei Monti Lepini	950
214 Maria e Isola Casamari	-
509 di Forca d'Acero	-
627 della Vandra	-
630 Ausonia	-
T O T A L E	84.800

Tab. 3.6.2 14 INTERVENTI IN ATTO

Regione : ABRUZZO

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
16 Adriatica	-
17 dell'App. Abruzzese e Appulo Sannitico	23.150
80 del Gran Sasso d'Italia	23.100
82 della Valle del Liri	200
Strada Fondo Valle Trigno	4.050
S.S.V. Val di Sangro	86.900
T O T A L E	137.400

Tab. 3.6.2 15 INTERVENTI IN ATTO

Regione : MOLISE

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
16 Adriatica	11.700
17 dell'App. Abruzzese e Appulo Sannitico	-
85 Venafrana	-
87 Sannitica	-
212 della Val Fortore	7.100
627 della Vandra	-
645 Fondo Valle del Tappino	9.150
Strada Fondo Valle Trigno	-
S.S.V. del Biferno	4.850
T O T A L E	32.800

Tab. 2.6.2 16 INTERVENTI IN ATTO

Regione : CAMPANIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
7 (c Via Appia	-
7 (d " "	-
7 quater Domiziana	16.250
18 Tirrena Inferiore	-
85 Venafrana	-
87 Sannitica	2.800
88 dei Due Principati	3.000
90 delle Puglie	-
90 bis delle Puglie	150
166 degli Alburni	-
212 della Val Fortore	-
368 del Vesuvio	-
Circonvallazione di Napoli	-
T O T A L E	22.200

Tab. 3.6.2 17 INTERVENTI IN ATTO

Regione : PUGLIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
7 (f Via Appia	-
7 (g " "	-
16 (a Adriatica	157.000
16 (b "	1.800
17 dell'App. Abruzzese e Appulo Sannitico	34.000
89 Garganica	14.000
90 delle Puglie	-
96 Barese	8.400
101 Salentina di Gallipoli	30.000
106 Jonica	8.900
106 dir. Jonica	-
275 di S. Maria di Leuca	-
379 Egnazia e Terme di Torre Canne	-
613 Brindisi - Lecce	-
S.S.V. Foggia - Melfi	3.600
S.S.V. Poggio Imp. - Rodi Garganico	*
S.S.V. Grottaglie - Taranto	1.800
T O T A L E	259.500

Tab. 3.6.2 18 INTERVENTI IN ATTO

Regione : BASILICATA

	A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
7	Via Appia	1.800
18	Tirrena Inferiore	-
92	dell'Appennino Meridionale	-
95	di Brienza	400
96	Barese	-
103	di Val d'Agri	-
106	Jonica	4.050
407	Basentana	-
481	della Valle del Ferro	150
585	Fondo Valle del Noce	4.400
S.S.V.	Foggia - Melfi	-
S.S.V.	Fondo Valle Agri	5.000
S.S.V.	Fondo Valle Sinni	3.400
Collegamento Latronico - Moliterno		-
Nuovi itinerario Melfi - Potenza		31.000
	T O T A L E	50.200

Tab. 3.6.2 19 INTERVENTI IN ATTO

Regione : CALABRIA

	A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
18	Tirrena Inferiore	19.250
19	delle Calabrie	-
106	Jonica	135.000
280	dei Due Mari	5.200
281	del Passo di Liminai	-
481	della Valle del Ferro	20.000
534	di Gammarota e degli Stombi	900
S.G.C.	Paola - Crotone	12.000
Strada delle Terme		-
Trasversale delle Serre		-
	T O T A L E	192.400

Tab. 3.6.2 20 INTERVENTI IN ATTO

Regione : SICILIA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
114 Orientale Sicula	-
115 a Sud Occidentale Sicula	-
115 b " " "	750
117 Centrale Sicula	6.350
117 bis Centrale Sicula	32.150
121 Catanese	-
122 bis Agrigentina	-
189 della Valle dei Platani	6.150
193 di Augusta	-
194 Ragusana	-
417 di Caltagirone	150
514 di Chiaromonte	-
640 di Porto Empedocle	-
S.S.V. Palermo - Sciacca	21.550
S.S.V. Catania - Pozzallo	42.000
S.S.V. Nord - Sud	-
S.S.V. Caltanissetta - Gela	-
S.S.V. Licata - Torrente Braemi	13.000
T O T A L E	122.100

Tab. 3.6.2 21 INTERVENTI IN ATTO

Regione : SARDEGNA

A R T E R I A	Lavori in corso (milioni)
125 a Orientale Sarda	12.600
125 b " "	57.000
126 Sud Occidentale Sarda	-
127 Settentrionale Sarda	-
130 Iglesiente	8.000
131 Carlo Felice	38.300
131 dir./centr. Nuorese	3.100
133 di Palau	-
133 bis di Palau	-
495 Sulcitana	-
198 di Seui e Lanusei	-
199 di Monti	-
291 della Nurra	-
389 di Buddusò e Correboi	-
391 di Elmas	-
597 di Logudoro	-
Nuovo itinerario Cagliari - Olbia	*
T O T A L E	119.000

3.7 Gli interventi di completamento

Il dato informativo dei lavori in corso richiede, per una corretta interpretazione, di abbinare l'entità delle risorse impegnate nei lotti in esecuzione con il fabbisogno ulteriore da ritenersi necessario per dare compimento alle opere in corso avviate con coperture finanziarie sufficienti soltanto per uno stralcio attuativo, non sempre funzionale.

Ne deriva la specificazione degli importi di spesa, da ritenersi attribuibili sostanzialmente ancora ai lavori in corso, in quanto necessarie a ultimare i progetti di investimento avviati e ancora carenti di adeguate basi finanziarie.

Nella Tab. 3.7.1 si è riportata la disaggregazione regionale dei fondi necessari per dar compimento ad opere avviate, la cui entità risulta di poco superiore ai lavori in corso. In tutta Italia le strutture compartimentali ANAS considerano necessari circa 2.800 miliardi di lire per tale completamento.

Le maggiori necessità di completamento riguardano Lombardia ed Emilia Romagna con oltre 500 miliardi di ulteriori investimenti; in Marche e in Basilicata, viceversa, la scelta di lotti funzionali autonomi per i lavori in corso non comporta esigenza di interventi finanziari di completamento.

Si tratta di una serie di dati da ritenersi importanti per quanto attiene la finalità specifica del Piano Decennale di consentire la definitiva attuazione della programmazione viaria in atto, senza lasciare interrotta o comunque parziale la redditività di investimenti ormai pregressi.

Tab. 3.7.1 INTERVENTI DI COMPLETAMENTO

R e g i o n i	Lotti di completamento (milioni)
Piemonte	245.100
Valle d'Aosta	160.000
Lombardia	560.600
Trentino A. Adige	141.300
Trentino A. Adige (BZ)	104.300
Trentino A. Adige (TN)	37.000
Veneto	64.200
Friuli V. Giulia	12.300
Liguria	28.200
Emilia Romagna	534.700
Toscana	51.500
Umbria	147.200
Marche	-
Lazio	7.000
Abruzzo	219.900
Molise	166.500
Campania	26.400
Puglia	62.000
Basilicata	-
Calabria	336.000
Sicilia	41.300
Sardegna	9.200
I T A L I A	2.813.400

3.8 Le aspettative pregresse

La disponibilità dei supporti progettuali e programmatori per le opere stradali corrisponde di norma alla volontà di risolvere specifici nodi di mobilità senza che alle aspettative consegua una adeguata voce di finanziamento.

Nella indagine effettuata sulla rete di grande comunicazione si è pertanto voluto indicare anche l'importo complessivo del patrimonio progetti, redatti internamente dall'ANAS in forma autonoma o con l'apporto di vari Enti locali interessati, in modo da poter disporre di un indicatore esplicito sulle aspettative di investimento viario.

Nella Tab. 3.8.1 con disaggregazione su base regionale si è indicato l'importo presuntivo delle opere stradali, limitatamente alla rete di grande comunicazione che risultano in sede compartimentale già definite ad elevato stato di progettazione.

Si tratta di un insieme di risorse attese per oltre 8 mila miliardi di lire di investimento con punte massime in Calabria, Puglia, Lombardia, Sicilia e Piemonte. Va sottolineato comunque come nel complesso l'aspettativa sia pari ad almeno tre volte i lavori in corso; ciò che conferma l'esistenza di situazioni deficitarie per investimenti pregresse.

Stante la disomogeneità dei dati raccolti non si ritiene opportuno finalizzarne la esposizione per il riparto delle risorse disponibili, anche in merito a situazioni regionali particolarmente propense a costituire patrimoni progettuali; resta però sul piano in generale il particolare significato quantitativo del dato complessivo emergente.

Tab. 3.8.1 PROGETTAZIONI DISPONIBILI

R e g i o n i	Lavori in progetto (milioni)
Piemonte	697.100
Valle d'Aosta	14.500
Lombardia	925.000
Trentino A. Adige	233.900
Trentino A. Adige	127.500
Trentino A. Adige (TN)	106.400
Veneto	241.800
Friuli V. Giulia	147.000
Liguria	331.800
Emilia - Romagna	264.500
Toscana	610.300
Umbria	33.700
Marche	188.700
Lazio	454.000
Abruzzo	64.700
Molise	1.200
Campania	662.600
Puglia	978.000
Basilicata	23.800
Calabria	1.371.300
Sicilia	779.000
Sardegna	274.000
I T A L I A	8.296.900

3.9 La rete autostradale

Nel disposto legislativo del titolo II della
legge 531/82 venivano previste alcune misure specifi-
che di ripresa delle costruzioni autostradali nel
nostro Paese; ciò in esplicita e specifica deroga
alle disposizioni di cui all'art. 11 della legge 28
aprile 1971 n. 287, e all'art. 18 bis del Decreto
Legge 13 agosto 1975 n. 376, convertito in legge con
modificazioni dalla legge 16 ottobre 1975 n. 492.

A livello generale inoltre l'art. 14 della
legge 531 precisa come il blocco a nuove costruzioni
autostradali debba intendersi riferito ai soli lavo-
ri di primo impianto, con l'esclusione degli eventua
li successivi interventi di adeguamento, tra i quali
la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessio-
ni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigen-
ze relative alla sicurezza del traffico o al manteni
mento del livello di servizio.

Ciò ha consentito congiuntamente agli arti-
coli specifici di pertinenza di singole autostrade,
di avviare le procedure e i lavori per un potenzia-
mento della rete autostradale che deve ritenersi ele
mento determinante e importante anche agli effetti
del Piano Decennale.

E' difatti evidente come l'avvio di tali in
vestimenti nel settore autostradale, che costituisce
parte integrante e gerarchicamente prioritaria della
rete di grande comunicazione, deve determinare conte
stualmente la verifica della maglia infrastrutturale
viaria cospirante o parallela alle medesime relazio-
ni di mobilità.

L'art. 15 della legge 531 prevede l'emana-
zione della legge di riordino del settore autostrada
le con possibilità di trasferimenti di concessioni o
accorpamenti di società concessionarie operanti.

In attesa del perfezionamento della legge
di riordino il Piano Decennale prende atto della si-
tuazione in essere in merito alle iniziative già av-
viate, con la riserva di verificare le deroghe richie

ste all'art. 18 bis, nella stessa sede di formazione del Piano, inserendone di conseguenza le conclusioni operative anche in riferimento alla prevista legge di riordino.

Nelle successive Tabb. 3.9.1 si riporta la situazione risultante alla Direzione Centrale ANAS per le Autostrade in Concessione, relativamente alle prospettive di interventi sulla rete autostradale, suddividendo le opere in tre tipologie:

- interventi definiti, aventi cioè completato la istruttoria tecnica in sede ANAS e formalizzato gli atti relativi con deliberati del Consiglio di Amministrazione ANAS;

- interventi da definire, aventi una fase preliminare di istruttoria tecnica, senza ancora la certezza di una realizzazione temporizzabile nel decennio di previsione del Piano;

- interventi in corso di esame, aventi una istruttoria tecnica e amministrativa in fase avanzata, con previsione temporale di attuazione nel decennio del Piano.

Vengono inoltre individuati gli interventi sui raccordi di competenza ANAS.

Tab. 3.9.1 i

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: PIEMONTE

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 4. Torino - Trieste	Collegamento Malpensa	da definire
A 6. Torino - Savona	3ª Corsia tra Carmagnola e il confine con la Liguria	in corso di esame
A 26. Voltri - Alessandria - Gravellona Toce	Costruzione tronco Stroppiana - Biandrate - Gravellona	definito
Diram. Gattico - Sesto Calende	Costruzione (parzialmente definita)	definito
A . Torino - Bardonecchia	Tronco in costruzione fino a Salbertrand e in progettazione fino a Susa	definito
Racc. Torino Caselle e diram. Lombardore		ANAS

Tab. 3.9.1 2

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

R e g i o n e : VALLE d'AOSTA

Autostrade e raccordi aut.li	I n t e r v e n t i	Situazione
A 5. Torino - Monte Bianco	Tronco Aosta Est - Aosta Ovest	in corso di esame
"	Tronco Aosta Ovest - M. Bianco	da definire

Tab. 3.9.1 3

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

R e g i o n e : LOMBARDIA

Autostrade e raccordi aut.li	I n t e r v e n t i	Situazione interventi
A 1. Milano - Roma	3^ Corsia tra Milano e Piacenza	definito
A 4. Torino - Trieste	3^ Corsia tra Bergamo e Brescia	in corso di esame
Tangenziale Ovest di Milano	3^ Corsia Collegamento con S.S. 9 e Pero	definito
Tangenziale Est di Milano	Collegamento con Cologno e Usmate	definito

Tab. 3.9.1 4

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: TRENTINO - ALTO ADIGE

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
Pr. di Bolzano		
-		
Pr. di Trento		
-		

Tab. 3.9.1

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: VENETO

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 4. Torino - Trieste	3^ Corsia tra Sommacampagna-Padova	in corso di esame
	3^ Corsia tra Padova e Mestre	in corso di esame
A 27. Mestre - Vittorio Veneto - Pian di Vedoia	Costruzione tronco Vittorio Veneto - Pian di Vedoia	in corso di esame
A 28. Portogruaro - Pordenone - Conegliano	Collegamento A 27-A 28	in corso di esame
Tang. Ovest di Mestre	Costruzione complanari	da definire

Tab. 3.9.1 6

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: FRIULI - V. GIULIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 23. Palmanova - Udine - Tarvisio	Tronco in costruzione Carnia - Tarvisio	definito
A 28. Portogruaro - Pordenone - Conegliano	Collegamento A 28 A 27	in corso di esame
Prolungamento A 4		ANAS
Padriciano Pese		ANAS
Lacotisce - Rabuiese		ANAS
Villesse - Gorizia - S. Andrea		ANAS
Cimpello - Piandipan		ANAS

Tab. 3.9.1 7

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: LIGURIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 6. Torino - Savona	3ª Corsia tra confine piemontese e Altare	in corso di esame
Collegamento S.S. 1 con la Francia		ANAS
Traforo Bargagli - Ferriere		ANAS

Tab. 3.9.1 8

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: EMILIA - ROMAGNA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 1. Milano - Roma	Miglioramento tratto appenninico	da definire
A 14. Bologna - Ancona - Bari - Taranto	3ª Corsia tra Bologna e Rimini	in corso di esame
Raccordo Ferrara - Porto Garibaldi		ANAS

Tab. 3.9.1 9

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: TOSCANA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 1. Milano - Roma	Miglioramento tratto appenninico	da definire
A 12. Genova - Pisa - Livorno - Roma	Costruzione tronco Livorno - confine con il Lazio	da definire
Racc. Siena - Firenze		ANAS
Racc. Bettolle - Perugia		ANAS
Racc. Arezzo - Battifolle		ANAS
Racc. di Pistoia		ANAS

Tab. 3.9.1 10

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: UMBRIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
Racc. Bettolle - Perugia		ANAS
Racc. Civitavecchia - Viterbo - Rieti		ANAS

Regione: MARCHE

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
Racc. Tolentino - Civitanova		ANAS

Tab. 3.9.1 11

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: LAZIO

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
Collegam. A 1 - A 24 - A 2		definito
A.2 Roma - Napoli	3^Corsia S. Cesareo - confine Campania	in corso di esame
A 12. Genova - Pisa - Livorno - Civitavecchia	Costruzione tronco confine Toscana - Civitavecchia	da definire
G.R.A.		ANAS
Racc. Roma - A.S. Roma Civitavecchia		ANAS
Diram. per Fiumicino		ANAS
Racc. Civitavecchia Viterbo - Rieti		ANAS

Tab. 3.9.1 12

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: ABRUZZI

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 24. Roma - L'Aquila - Teramo	Completam. 1^ Carreggiata Assergi - Teramo	definito
Racc. Pescara - A 25		ANAS

Regione: MOLISE

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi

Tab. 3.9.1 13

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: CAMPANIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 2. Roma - Napoli	3^ Corsia tra confine Lazio e Napoli	definito
A 3. Salerno - Reggio Calabria		ANAS
Racc. Salerno - Avellino		ANAS
Racc. Scalo Sicignano - Potenza		ANAS
Racc. di Benevento		ANAS

Tab. 3.9.1 14

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: PUGLIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi

Regione: BASILICATA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 3. Salerno - Reggio Calabria		ANAS
Racc. Scalo Sicignano - Potenza		ANAS
Racc. 1 3 - Brienza		ANAS

Regione: CALABRIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 3. Salerno - Reggio Calabria		ANAS
Racc. di Reggio Calabria		ANAS

Tab. 3.9.1 15

INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Regione: SICILIA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi
A 19. Palermo - Catania Sud		ANAS
A 20. Messina - Palermo	Completamento tronco Rocca di Caprileone - Cefalù (a meno del completamento della copertura finanziaria)	definito
A . Siracusa - Gela	Completamento	da definire
Enna - Caltanissetta		ANAS
A 18/A 19	Collegamento tangenziale di Catania	ANAS

Regione: SARDEGNA

Autostrade e raccordi aut.li	Interventi	Situazione interventi

RELAZIONE GENERALE

PROPOSTA

Riparto
Interventi
Obiettivi
Attuazione

CAP. 4

GLI INTERVENTI DEL PIANO DECENNALE

4.1 Dimensione di spesa

Nella istruttoria di formazione del Piano Decennale la collaborazione con le Regioni si è spinta fino a richiedere la elencazione dei fabbisogni di pertinenza alla rete primaria di grande comunicazione che le singole Regioni ritengono necessari per l'inserimento della spesa nel Piano. La richiesta è stata omogeneizzata fra le diverse regioni, in modo da riscontrare una buona concordanza dei dati forniti.

Complessivamente le aspettative dal Piano Decennale per le Regioni si aggirano complessivamente su livelli di investimento stimati in 50 mila miliardi di lire correnti, con grosse differenze di impostazione e di livelli di spesa fra le singole realtà regionali.

La logica del Piano Decennale non vuole essere una mera catalogazione o elencazione di richieste, da esaudire in tutto o in parte a seconda dei casi; la volontà di incidere sui fattori strutturali dell'offerta nazionale di mobilità impone una metodologia rigorosa di programmazione, che pur considerando le aspettative degli Enti regionali le qualifichi e le selezioni sulla base di precisi riferimenti di obiettivo.

La dimensione della spesa di un piano infrastrutturale deve considerare le seguenti componenti :

- la capacità di produzione della struttura imprenditoriale cui compete l'atto costruttivo finale del lavoro di piano, ad evitare l'insorgere di ostacoli di ordine fisico alla effettiva traduzione in opere delle scelte di investimento;

- le capacità di spesa degli Enti attuatori del Piano, nella fattispecie rappresentate dalla ANAS per la massima parte e dalle concessionarie autostradali, ad evitare l'intrusione di tempi tecnici e realizzativi non conformi agli obiettivi temporali degli investimenti;

- le esigenze di programmazione funzionale dell'ANAS e delle concessionarie autostradali, soprattutto per gli investimenti di piano mirati a riqualificare il patrimonio esistente, ad evitare che l'ottimizzazione delle risorse contrasti con sfasature temporali e realiz

zative nel disegno complessivo della viabilità e della mobilità nazionale;

- La condizione di modularità del Piano Decennale che deve procedere per interventi articolati tassativamente in lotti funzionali onde assicurare la redditività di ogni modulo elementare di investimento già nella gradualità di realizzazione del sistema di grande comunicazione, anche in rapporto alla integrazione con investimenti in altri settori del trasporto nazionale.

L'aspetto più limitativo dei quattro indicati in linea generale riguarda nella fattispecie del Piano Decennale la capacità di spesa dell'ANAS quale Ente preposto alla fase attuativa. Ne consegue che la dimensione economica del Piano Decennale, proprio in relazione ai precisi obiettivi temporali per la realizzazione delle opere, deve correlarsi alla rigidità che la struttura operativa dell'ANAS, che comunque dovrà essere messa in grado di adeguarsi alla gestione del piano, potrà nel concreto garantire.

Una coerente valutazione delle capacità di spesa dell'ANAS nella prospettiva del Piano Decennale si colloca attorno a 20 mila miliardi di lire nel decennio, anche in relazione ai disegni di legge in itinere per la concessione alle imprese dei lavori di maggiore impegno economico.

Il riferimento a 20 mila miliardi di investimento valutato in lire correnti richiede comunque il contestuale varo della riforma dell'ANAS secondo la proposta in essere da parte del Ministro dei Lavori Pubblici, pena l'esigenza di limitare ulteriormente i livelli di spesa a causa di un contingente impedimento di tipo strutturale del principale ente attuatore del piano. Ciò anche in relazione all'obiettivo economico di fondo di contenere al massimo il congelamento improduttivo delle risorse destinate alla rete nazionale di grande comunicazione.

L'importo di 20 mila miliardi va considerato comunque in valore indicizzato, onde garantire al Piano Decennale un finanziamento articolato per opere qualificanti e non semplicemente per impegni di spesa.

A questa cifra vanno aggiunti gli investimenti attribuiti alle società concessionarie autostradali, la cui struttura operativa denota maggiori indici di flessibilità e di concentrazione temporale dell'intervento per periodi transitori. Il limite di spesa nell'ambito del Piano Decennale per il settore di intervento autostradale si pone pertanto in termini di accesso alle fonti di credito e di autosufficienza in chiave aziendale o di rete delle singole iniziative proposte.

In attesa pertanto della legge di riordino del settore autostradale prevista all'art. 15 della legge 531/82, si comprendono all'interno del Piano Decennale una serie limitata si nuove concessioni autostradali, tese sostanzialmente al completamento di rete, con riferimento a società conces-

sionarie indicate o dalle stesse regioni o dalle condizioni favorevoli di bilancio aziendale. Donde un problema di selezionare la qualità della spesa piuttosto che la quantità complessiva.

Il riferimento per il Piano Decennale assunto in 20 mila miliardi di lire correnti per lo intervento ANAS sembra peraltro costituire una soglia di spesa notevolmente contenuta anche in relazione ai flussi di investimento previsti in altri settori del trasporto nazionale. Si pensi ad esempio che il Piano Poliennale delle Ferrovie dello Stato per il quindicennio 1986 - 2000 ipotizza un investimento complessivo di circa 55 mila miliardi in riferimento monetario 1981; si pensi che i piani di investimento di una società a partecipazione pubblica come la SIP prevedono 21 mila miliardi in un quinquennio. Si consideri che i 55 mila miliardi di lire del Piano Poliennale F.S. fanno seguito ai quasi 20 mila miliardi in lire correnti del Piano Integrativo Ferroviario.

Se in particolare si considera che la rete ferroviaria garantisce circa l'8,5% della mobilità delle persone su base nazionale contro il 17% invece attribuito alla rete di grande comunicazione stradale, e che anche per il trasporto merci le Ferrovie svolgono il 9,5% del movimento complessivo contro il 35% della rete viaria principale, si deve ritenere non soltanto contenuto ai minimi termini, ma decisamente carente - per causa strutturale connessa alle capacità di spesa dell'ANAS -, la previsione economica di 20 mila miliardi nel decennio di applicazione del Piano Decennale.

Va inoltre ricordato come la limitazione della capacità di spesa va comparata alle ulteriori possibilità dell'ANAS di seguire il flusso degli investimenti straordinari sulla viabilità di competenza, in aggiunta ai compiti ordinari di istituto.

Sotto questa angolazione il Piano Decennale si struttura sia in modo da garantire caratteri di continuità e rifinanziamento del precedente Piano Triennale e del Programma Stralcio, sia da potenziare in senso innovativo la rete primaria, sia da riclassare in senso conservativo e migliorativo il patrimonio viario fondamentale della rete italiana: nella logica e nelle possibilità del Piano si ha in definitiva una commistione tra recupero di esigenze manutentorie pregresse e interventi risolutori di problematiche pressanti di rete.

Questa caratterizzazione mira altresì a determinare condizioni omogenee di servizio, di sicurezza, di transitabilità, di potenzialità, sulla intera estesa della rete viaria di grande comunicazione, consentendo in larga misura una reciproca fungibilità delle maglie elementari ed assicurando in termini di programmazione a larga scala la scorrevolezza dei principali nodi anche con il completamento di elementi sistematici di aggiramento dei principali punti o aree di congestione viaria.

Il Piano Decennale non ha quindi la funzione di piano regolatore della viabilità italiana, della quale oltretutto considera la sola componente .

di grande comunicazione: vuole essere un riferimento, per gran parte obbligato, di partenza per definire correttamente l'assetto delle infrastrutture stradali proiettato agli anni 2000, in modo da porre su basi univoche la finalizzazione complessiva dei ruoli e dei fabbisogni della mobilità su gomma nell'ambito del Piano Nazionale dei Trasporti, in corso di formazione.

Soltanto nel riferimento più ampio del Piano Nazionale dei Trasporti potranno difatti verificarsi le condizioni alternative di sviluppo della domanda di traffico, si potranno definire localizzazione e natura degli interventi, si potrà intervenire sul trend dei flussi di mobilità senza il condizionamento della configurazione attuale di rete. Il Piano Decennale in questo spirito costituisce un necessario punto di partenza, completo ed autonomo nella scala specifica di redditività, non certo un punto di arrivo anche in rapporto ai fabbisogni di investimento da attribuirsi per una politica di sviluppo organico della interezza del patrimonio viario nazionale.

4.2 <u>Il riparto a favore del Mezzogiorno</u>

Fra i vincoli del Piano Decennale va sottolineata la riserva a favore dei territori del Mezzogiorno di cui all'art. 1 del Testo Unico approvato con D.P.R. 6 marzo 1978, per una quota non inferiore al 40% del contenuto complessivo degli investimenti.

Sulla base dell'individuazione del contenuto economico del Piano Decennale nella cifra totale di 20 mila miliardi di lire indicizzati, la quota di pertinenza al Mezzogiorno risulta essere almeno pari a 8 mila miliardi.

Tale esplicito riferimento della legge 531/82 attribuisce al Piano Decennale caratteristiche coerenti con gli obiettivi generali di sviluppo e di assetto del territorio, introducendo uno specifico riferimento a scelte politiche di programmazione economica e di sviluppo complessivo del nostro Paese.

Nell'individuazione che seguirà nel prosieguo circa i criteri di riparto del Piano Decennale tra le diverse realtà regionali assume pertanto un significato di scelta politica gererale la preferenza per un'attribuzione predefinita di risorse ad alcune parti del territorio nazionale.

Ciò comporta, almeno in linea teorica, un parziale stravolgimento alla logica di selettività del lavoro di piano, in quanto determina condizioni coattive nell'attribuzione di risorse che potrebbero anche risultare difformi dalle emergenze funzionali del piano medesimo.

Non si intende comunque nè discutere nè entrare nel merito decisionale di una legge approvata dal Parlamento, si vuole soltanto rilevare come tale clausola comporti una rigidezza intrinseca al lavoro di piano , almeno nella misura in cui potrebbe contrastare con la esigenza di qualificare la spesa in un contesto allargato senza diaframmi intermedi all'intera realtà del trasporto nazionale.

Per integrare il dato in positivo della legge con una analisi comparata dei precedenti stanziamenti straordinari per la viabilità statale e di grande comunicazione si è elaborata la Tab. 4.2.1, nella quale a far data dal Piano Triennale ANAS 1979 - 81 ad oggi si sono indicate le attribuzioni della spesa fra le diverse regioni, evidenziando come il Mezzogiorno abbia costantemente superato nel bilancio consolidato di intervento la aliquota minima del 40%.

Ciò va posto anche in relazione alla necessità di completare, in sede di formazione del Piano Poliennale una serie di investimenti avviati dalla Cassa per il Mezzogiorno e finanziati solo in parte pur avendo ottenuto il parere favorevole del CIPE. Ne consegue la opportunità di acquisire quale criterio di base per la formazione del Piano di investimento nel Mezzogiorno ancora le necessità di completamento di programmi già consolidati in un organico disegno programmatorio di settore, ma finanziati solo in parte per motivi contingenti di bilancio e non per scelta successiva di accantonamento.

Sembra quindi corretto, nell'ambito del Piano Decennale, acquisire tali progetti e programmi, se compatibili con la rete di grande comunicazione, quali necessitati dalla esigenza di concludere il quadro di reddività globale di investimento che ne aveva sostanzialmente determinato l'inserimento nei programmi finalizzati di azione economica del Paese.

Il Piano viario della Cassa per il Mezzogiorno, nelle parti non ancora realizzate, costituirà pertanto nel prosieguo della trattazione un esplicito riferimento prioritario per la selezione della spesa.

Tab. 4.2.1 1

INTERVENTI ANAS : Italia Settentrionale

Regioni	Piano emergenza '79		Piano Triennale '79 - '81 (agg. 14-1-84)						L. 146/80 e 303/81		Legge 546/77 D.P.R. 100/78	Totale
	Previsioni	Situazione attuale (a)	Importi previsti ('78)	Importi reali (1)	Importi perizie suppl. (2)	Importi reintegri (3)	Totale (b=1+2+3)	Progetti da esaminare	Previsioni	Situazione attuale (c)	(d)	(a+b+c+d)
Piemonte	14.283	17.424	146.975	265.011	98.862	11.387	375.260	1.995	-	-	-	392.684
Valle d'Aosta	-	-	31.300	41.088	4.516	26	45.630	-	-	-	-	45.630
Lombardia	15.000	26.600	101.575	22.853	816	179.668	3.000	-	-	-	-	206.268
Pr. Bolzano	-	-	57.000	36.132	6.611	2.044	44.787	15.486	-	-	-	44.787
Pr. Trento	-	-	35.000	39.256	7.328	-	46.584	-	-	-	-	46.584
Veneto	2.932	3.262	163.195	228.915	44.153	270	272.338	25.300	-	-	-	276.600
Friuli - V.G.	9.873	9.873	22.000	27.287	1.234	-	28.521	-	-	-	147.500	185.894
Liguria	40.001	52.412	25.300	42.128	11.343	3.852	57.323	-	-	-	-	109.735
Emilia - R.	23.640	34.510	149.650	198.376	28.153	5.044	231.573	-	-	-	-	266.083
Italia Settentrionale	105.729	144.081	731.995	1.034.192	225.053	23.439	1.282.684	45.781	-	-	147.500	1.574.265
ITALIA	640.407	833.707	2.500.000	3.165.248	576.336	57.328	3.798.912	273.889	1.218.350	1.218.877	147.500	5.998.996

Tab. 4.2.1 2

INTERVENTI ANAS : Italia Centrale

Regioni	Piano emergenza '79		Piano Triennale '79 - '81 (agg. 14-1-84)						L. 146/80 e 303/81		Legge 546/77 D.P.R. 100/78	Totale
	Previsioni	Situazione attuale (a)	Importi previsti ('78)	Importi reali (1)	Importi perizie suppl. (2)	Importi reintegri (3)	Totale (b=1+2+3)	Progetti da esaminare	Previsioni	Situazione attuale (c)	(d)	(a+b+c+d)
Toscana	35.181	54.929	152.265	203.714	55.141	6.884	265.739	-	-	-	-	320.668
Umbria	39.919	47.313	75.470	98.808	11.661	1.045	111.514	-	-	-	-	158.827
Marche (*)	39.487	49.871	40.270	38.450	4.511	131	43.092	11.200	-	-	-	92.963
Lazio (**)	24.482	24.611	79.835	107.754	24.425	2.195	134.374	1.800	-	-	-	158.985
Italia Centrale	139.069	176.724	347.840	448.726	95.738	10.255	554.719	13.000	-	-	-	731.443
ITALIA	640.407	833.707	2.500.000	3.165.248	576.336	57.328	3.798.912	273.889	1.218.350	1.218.877	147.500	5.998.996

(*) = esclusa Provincia di Ascoli Piceno; (**) = escluse Province di Rieti, Latina e Frosinone.

Tab. 4.2.1 3

INTERVENTI ANAS : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	Piano emergenza '79		Piano Triennale '79 - '81 (agg. 14-1-84)						L. 146/80 e 303/81		Legge 546/77 D.P.R. 100/78 (d)	Totale (a+b+c+d)
	Previ-sioni	Situazione attuale (a)	Importi previsti ('78)	Importi reali (1)	Importi perizie suppl. (2)	Importi reintegri (3)	Totale (b=1+2+3)	Progetti da esaminare	Previ-sioni	Situazione attuale (c)		
Marche (*)	8.761	9.294	19.000	18.141	2.128	62	20.331	5.300	15.500	15.545	-	45.170
Lazio (**)	44.267	55.184	92.165	124.395	28.198	2.535	155.128	2.100	95.000	95.000	-	305.312
Abruzzo	26.265	31.285	122.100	132.078	21.750	69	153.897	36.000	123.700	123.700	-	308.882
Molise	10.476	12.949	60.000	76.813	10.939	72	87.824		74.450	74.450	-	175.223
Campania	43.898	73.693	180.700	150.492	45.823	4.815	201.130	56.859	183.200	183.200	-	458.023
Puglia	89.257	112.258	188.100	287.132	61.409	3.862	352.403	8.000	113.800	113.800	-	578.461
Basilicata	12.450	19.960	118.400	129.301	18.191	4.009	151.051	19.530	174.000	174.146	-	345.607
Calabria	37.905	51.945	238.200	321.378	46.413	5.789	373.580	1.450	193.000	193.242	-	618.767
Sicilia	101.197	122.799	227.000	292.066	14.487	2.231	308.784	48.900	110.000	110.094	-	541.677
Italia Meridionale e Insulare	395.609	512.902	1.420.165	1.682.330	255.545	23.634	1.961.509	215.108	1.218.350	1.218.877	-	3.693.288
ITALIA	640.407	833.707	2.500.000	3.165.248	576.336	57.328	3.798.912	273.889	1.218.350	1.218.877	147.500	5.998.996

(*) = Provincia di Ascoli Piceno; (**) = Province di Rieti, Latina e Frosinone

4.3 Gli interventi autostradali

Nell'ambito delle necessità emergenti nella formulazione del Piano Decennale la legge 531/82 prevede la possibilità di derogare all'art. 18 bis della legge 16 ottobre 1975 n. 492, e quindi di prevedere nuove costruzioni autostradali.

Su sollecitazione in fase istruttoria da parte delle Regioni si è chiesto alle stesse di definire quali itinerari e quali direttrici di grande comunicazione possano ritenersi suscettibili di interventi a caratteristica autostradale, anche in relazione ai programmi di sviluppo del territorio. Il blocco immediato alle autostrade attivato con l'art. 11 della legge 28 aprile 1971 n. 287 ha difatti interrotto in parecchi casi il completamento di

un disegno di rete autostradale, senza che subentrasse alcun altro intervento ugualmente rivolto a soddisfare le esigenze di mobilità.

Nella logica del Piano Decennale va quindi riservato adeguato spazio ad interventi per nuove infrastrutture che si prospettino in grado di recuperare attraverso il pedaggio una sostanziale autosufficienza economica, in modo da pesare soltanto sull'esercizio del trasporto stradale e non sul bilancio dell'ANAS o dello Stato. Nella valutazione di tali interventi infrastrutturali si ritiene coerente la adozione di procedure analoghe a quelle accordate alla Autostrade S.p.A. nel contesto della legge 531/82, ammettendo cioè per le Concessionarie candidate a nuovi investimenti la possibilità di prorogare il periodo di concessione attualmente convenzionato.

Il significato di tale proroga va visto nel passaggio da una verifica di autosufficienza economica per singola direttrice considerata ad una analisi di redditività per rete concessa nel suo insieme. Ciò che consente di liberare un ingente flusso di risorse potenziali, specie per Concessionarie la cui scadenza si prospetta prossima al riferimento temporale del Piano Decennale, purchè sia possibile garantire adeguati ricavi attraverso la manovra tariffaria del pedaggio.

La istruttoria delle richieste regionali di deroga all'art. 18 bis nell'ambito del Piano Decennale è stata sviluppata con finalizzazione lievemente diversa dalla rimanente rete di grande comunicazione, in quanto acquista valore determinante per l'attuazione della scelta autostradale la sussistenza di elevati volumi di traffico quale presupposto indispensabile per la realizzabilità delle opere. Per ogni miliardo di costi chilometrico di costruzione si consideri che all'attuale livello delle tariffe di pedaggio sono necessari oltre 4 mila veicoli teorici medi giornalieri per coprire i costi di interessi e di ammortamento.

Poichè la scelta autostradale nell'ambito del Piano Decennale riguarda il metodo di finanziamento piuttosto che la caratteristica funzionale nei riguardi della mobilità, i parametri indicatori connessi al territorio o più in generale alla intermodalità non sono da ritenersi altrettanto significativi per l'orientamento dei processi di scelta nel settore autostradale.

Un ulteriore elemento di notevole rilevanza nel valutare la corretta inseribilità delle proposte di nuove autostrade nell'ambito del Piano Decennale riguarda la indicazione delle Società Con

cessionarie già operanti, o eventualmente da costituire, cui affidare il compito realizzativo e attuativo degli interventi autostradali.

In attesa della legge di riordino del settore autostradale si è dovuta considerare condizione necessaria per l'accettabilità della proposta nel Piano Decennale la preventiva verifica della situazione economico-finanziaria delle singole Concessionarie anche alla luce degli atti aggiuntivi alle convenzioni originarie di concessione previste all'art. 15 della legge 531/82.

Nella Tab. 4.3.1 vengono indicate, a livello di disaggregazione regionale, le richieste di deroga per nuove autostrade, formalmente presentate in sede di formazione del Piano. In tesi generale si tratta comunque di direttrici tali da potersi considerare completamenti e integrazioni di rete, piuttosto che nuovi percorsi autonomi.

Non si è ritenuto nella presente fase di introdurre gli impegni di spesa all'interno degli interventi del Piano Decennale, in quanto trattasi di costi afferenti come finanziamento all'utenza e come realizzazione alla struttura operativa di Società Concessionarie. Elementi entrambi che non dovrebbero in tesi generale impegnare la capacità di spesa dell'ANAS.

Tab. 4.3.1 1

PIANO DECENNALE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75

TRONCO O ITINERARIO		ESTESA (Km)
Regione : PIEMONTE		
Completamento autostrada Torino - Frejus		60,0
Revisione Caselli Tangenziale di Torino		-
		60,0
Regione : VALLE D'AOSTA		
Raccordo autostradale Aosta Est - Courmayeur		44,0
Regione : LOMBARDIA		
Nuovo tronco Nibionno - Usmate		15,0
Pedemontana	Dalmine (A 4) - Valico del Gaggiolo (confine di Stato) con inserimento dei sistemi tangenziali di Como (A 9) e di Varese (A 8)	92,0
		107,0
Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. Bolzano)		
- -		-

Tab. 4.3.1 2

PIANO DECENNALE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. Trento)	
- -	-
Regione : VENETO	
A 28 Pordenone - Conegliano	11,0
Complanari tangenziale di Mestre	10,0
Completamento autostrada di Alemagna da Vittorio Veneto a Carbonin	67,7
	88,7
Regione : FRIULI V. GIULIA	
A 28 Pordenone - Conegliano	17,0
Regione : LIGURIA	
Bretella autostradale Voltri - Rivarolo	15,0

Tab. 4.3.1 3

PIANO DECENNALE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : EMILIA ROMAGNA	
A 1 BO - PC : nuovi caselli e bretella di raccordo con la viabilità principale	- -
A 13, A 15, A 21 Nuovi caselli, uno svincolo e raccordi	- -
Autocamionale tra Pistoia e Bologna-Modena- A 1: realizzazione (tratto EMILIA ROMAGNA)	n.d.
By-pass di Bologna	15,0
Regione : TOSCANA	
- -	-
Regione : UMBRIA	
- -	-
Regione : MARCHE	
Liberalizzazione caselli A 14	-
Regione : LAZIO	
- -	-

Tab. 4.3.1 5

PIANO DECENNALE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : CALABRIA	
A 14 Confine regionale con la Basilicata - Sibari	50,0
Regione : SICILIA	
Autostrada Siracusa - Gela	115,0
Regione : SARDEGNA	
- -	-
	633,7

Interventi su autostrade ANAS

I T I N E R A R I O	MILIARDI
Autostrada del Gran Sasso	450
Salerno - Reggio Calabria	350
	800

Tab. 4.3.1 5

PIANO DECENNALE

Richieste di deroga art. 18 bis D.L. 376/75

TRONCO O ITINERARIO	ESTESA (Km)
Regione : CALABRIA	
A 14 Confine regionale con la Basilicata - Sibari	50,0
Regione : SICILIA	
Autostrada Siracusa - Gela	115,0
Regione : SARDEGNA	
- -	-
	633,7

In linea generale possiamo distinguere in due tipologie principali le richieste avanzate per la deroga all'art. 18 bis:

- <u>nuove costruzioni</u> con ampliamento della rete autostradale, con revisione di convenzioni di concessioni in atto e valutazione contestuale di prolungamento del tempo concessionale e/o di contribuzione specifica da parte dello Stato e di Enti locali;

- <u>revisioni funzionali</u> senza rilevante concorso di nuovi fatti costruttivi, limitati ai caselli o a brevi raccordi, con previsioni di modifica del sistema di esazione del pedaggio da compensarsi mediante rideterminazione dei tempi e delle modalità di convenzione.

Alla prima tipologia di deroghe richieste, corrispondenti più letteralmente allo spirito della legge, appartengono le seguenti iniziative:

- completamento del raccordo autostradale dal sistema tangenziale di Torino al traforo del Frejus, anche in relazione al finanziamento solo parziale dell'opera indicato nella legge 531/82;

- realizzazione del collegamento tra Aosta ed il traforo del Monte Bianco avvalendosi anche di ipotesi di compartecipazione alla spesa da parte della Regione secondo il disposto dell'art. 5;

- realizzazione dell'autostrada Pedemontana da Bergamo a Varese con raccordo al sistema tangenziale di Milano in modo da completare il disegno di rete di grande mobilità in risposta alle esigenze derivanti dall'attivazione dell'asse autostradale europeo attraverso la direttrice del Gottardo;

- prolungamento della A 28 fino a Conegliano completando la maglia autostradale di pianura del Triveneto, accorpando le direttrici interrotte in un disegno organico di rete;

- potenziamento del nodo di Mestre mediante eliminazione delle due barriere intermedie e realizzaazione di itinerario complanare a servizio di connessione con la viabilità ordinaria; si tratta di un intervento che non estende cartograficamente la rete ma riqualifica con costruzioni parallele un punto cruciale;

- prolungamento dell'autostrada di Alemagna dalle previsioni di attestamento a Pian di Vedoja, già espresse nella Legge 531/82, fino al nodo funzionale di Tai di Cadore, e da qui fino al confine regionale di Carbonin, con previsione di ulteriore prosecuzione verso Dobbiaco e di connessione internazionale alla rete primaria austriaca;

- completamento del nodo autostradale di Genova mediante la costruzione di una bretella interna tra Voltri e Rivarolo con funzione alternativa e di alleggerimento dell'autostrada litoranea e contestuale definizione di una rete interconnessa anche sulla A 26;

- miglioramento delle condizioni di deflusso al nodo di Bologna mediante un potenziamento della direttrice lungo la A 1, con creazione di nuovo segmento di connessione nel settore orientale per la direzione Nord-Sud;

- realizzazione con funzione tangenziale rispetto al nodo di Salerno del prolungamento della A 30 da Mercato S. Severino fino ad Eboli in modo da sottrarre la direttrice primaria Nord-Sud ai fenomeni di sovraccarico e congestione indotti dal nodo di Salerno sulla maglia di grande viabilità longitudinale italiana;

- realizzazione dell'autostrada da Taranto a Sibari, già concessa alla Società Autostrade S.p.A., quale primo tratto di completamento della direttrice Jonica fino a Reggio Calabria, la cui prosecuzione viene realizzata mediante l'ammodernamento e il potenziamento della S.S. 106 nel tratto da Sibari al capoluogo reggino;

- realizzazione dell'autostrada Siracusa-Gela a completamento del disegno autostradale della rete siciliana, con funzione di prolungamento del tratto Catania-Siracusa, concepito mediante potenziamento a superstrada di viabilità non a pedaggio.

Alla seconda tipologia di deroghe richieste appartengono le seguenti iniziative :

- revisione dei caselli e del sistema di esazione lungo il sistema tangenziale di Torino onde integrarlo nella viabilità ordinaria con tendenziale liberalizzazione del transito in tratti significativi;

- revisione del sistema funzionale di esazione con tendenziale liberalizzazione di tratti intermedi nel tronco Bologna-Piacenza della A 1, ad integrazione della rete autostradale nel servizio regionale di viabilità interpolo;

- liberalizzazione della A 14 in territorio marchigiano a supporto della decongestione della direttrice litoranea S.S. 16, secondo le proposte del gruppo di lavoro costituito nel 1980 presso il Ministero dei Lavori Pubblici, in modo da finalizzare contribuzioni alla Società concessionaria ad attenuazione o a eliminazione dei pedaggi dei tratti intermedi.

Un caso particolare riguarda la richiesta di una nuova autocamionale tra Pistoia e Bologna in alternativa lungo il tratto appenninico rispetto alla A 1, in quanto proposta soltanto dalla Regione Emilia-Romagna e non condivisa dalla Regione Toscana. Donde la incompletezza della istruttoria ai fini propositivi di un disegno di rete che rimarrebbe incompleto in assenza di concorde indirizzo programmatorio tra le regioni interessato, che ha invece caratterizzato uniformemente le altre indicazioni della Tab. 4.3.1.

Il complesso di richieste di deroga per nuove autostrade ammonta a circa 630 Km di nuova rete da costruire, per un impegno complessivo di spesa preventivabile in circa 8.000 miliardi di lire, da considerarsi aggiuntivi rispetto agli investimenti mobilitati dal Piano Decennale.

Un discorso particolare meritano pure le necessità di completamento e sistemazione di tronchi autostradali in gestione diretta da parte dell'ANAS, rappresentati nella fattispecie dalla Salerno-Reggio Calabria e dalla autostrada attraverso il traforo del Gran Sasso.

Per garantire le necessità di completamento e di interventi di rafforzamento della Salerno-Reggio Calabria e relativi raccordi si stima un ulteriore fabbisogno di 350 miliardi di lire, per il completamento a doppia carreggiata dei lavori in atto lungo la direttrice del Gran Sasso, in modo da conferirle in visione decennale caratteristiche funzionali autostradali, sono invece necessari 450 miliardi di lire.

In aggiunta pertanto agli interventi sulla rete ordinaria di competenza, il fabbisogno di completamento delle autostrade ANAS comporta uno stanziamento complessivo di 800 miliardi di lire.

"Tali interventi debbono essere inquadrati nei programmi di cui agli art. 1 e 2 della presente legge, e possono essere realizzati anche con fondi diversi da quelli del Piano Decennale."

Attraverso il dettato di quest'articolo si apre per la grande rete della viabilità nazionale una forma di finanziamento decisamente innovativa in quanto fondata su di un concorso di erogazione finanziaria fra enti con governo istituzionale di strade (ANAS, Concessionarie Autostradali) con altri enti, quali specialmente le Regioni, privi finora di competenze e di impegni istituzionali diretti sulla viabilità primaria.

Nell'ottica complessiva del Piano Decennale la possibilità attuativa e di finanziamento offerta dall'art. 5 deve venir considerata quale fattore suscettibile di moltiplicare le capacità di spesa da un lato, e i fabbisogni finanziari dall'altro. Ne consegue che le erogazioni di enti territoriali ed economici e di società concessionarie autostradali concernenti la attuazione del disposto di legge debbano venir considerati, per metodo scelto e per merito di spesa, completamente aggiuntive allo stanziamento previsto in 20 mila miliardi di lire.

4.4 Gli interventi in concorso finanziario

L'art. 5 della legge 531/82 recita testualmente :

"L'ANAS è autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione, ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti o già finanziati, ai valichi di confini e quella al servizio delle grandi aree metropolitane, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo non inferiore al 35 per cento della previsione della spesa da parte di enti territoriali ed economici, nonchè di società concessionarie dei trafori e delle autostrade, alle quali concessionarie l'ANAS potrà affidare in regime di concessione la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio di detti tronchi.

Il meccanismo attuativo previsto all'art. 5 comporta inoltre un'alea di indeterminatezza anche ai fini delle scelte del Piano Decennale, in quanto pone la realizzabilità di taluni interventi al di fuori della potestà decisionale dell'ANAS e richiede una decisione contributiva da parte di altre entità amministrative, che soltanto in base a successiva determinazione autonoma potrebbero concorrere finanziariamente e operativamente alla attuazione degli obiettivi di piano.

In tesi generale durante le istruttorie in sede di formazione del Piano Decennale si sono verificati ampi margini di disponibilità da parte degli Enti regionali ad utilizzare le possibilità di un concorso finanziario, purchè di norma finalizzato anche ad una più definita temporizzazione degli investimenti richiesti. Ed anche da parte di entità amministrative di livello sub-regionale si sono manifestate notevoli attenzioni ad una compartecipazione attuativa con riferimento specifico al campo di attuazione, dell'art. 5.

Va comunque sottolineato come la applicabilità di concorso finanziario venga delimitata dalla legge a casistiche ben precise e quindi non generalizzabili su tutto il territorio nazionale, pur nella indeterminatezza della definizione connessa "al servizio delle grandi aree metropolitane". La nozione di area metropolitana riflette difatti non soltanto una base statistica presente bensì anche le proiezioni tendenziali di aggregazione territoriale, rientrando nella fattispecie della gestione e del compito programmatorio attribuito alle Regioni.

Per verificare pertanto in termini univoci e adeguatamente suffragati la sussistenza per le singole arterie di inseribilità nelle proposizioni dell'art. 5 si è concordata in fase istruttoria tale casistica con le singole regioni, in modo da mantenere sicura coerenza al disegno territoriale complessivo su cui informare gli aspetti complessivi del Piano Decennale.

Nelle Tabb. 4.4.1 si riportano quindi, partitamente per ciascuna regione, le elencazioni delle direttrici viarie di grande comunicazione da ritenersi inseribili nelle condizioni previste all'articolo 5. Va ribadito come si debba considerare tale inclusione quale condizione necessaria ma non sufficiente, in quanto per innescare il secondo requisito è indispensabile la decisione della compartecipazione in sede locale.

Tab. 4.4.1 1 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: PIEMONTE

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
11 Padana Superiore	-		-		18	100
20 del Colle di Tenda e di Valle Roja	38	100	38	100	19	50
21 della Maddalena	-		60	100	-	
24 del Monginevro	16	100	16	100	-	
25 del Moncenisio	-		18	100	-	
29 del Colle di Cadibona	-		-		50	50
31 bis del Monferrato	-		-		20	50
32 Ticinese	-		-		16	50
33 del Sempione	-		88	100	-	
34 del Lago Maggiore	-		38	100	-	
142 Biellese	-		-		15	35
143 Vercellese	-		-		10	30
211 della Lomellina	-		-		4	27
229 del Lago d'Orta	-		-		36	60
231 di Santa Vittoria	-		-		36	50
338 di Mongrando	-		-		8	100
456 del Turchino	-		-		7	100
589 dei Laghi di Avigliana	-		-		18	20
Racc. Torino - Caselle e dir. Lombardore	-		-		22	100
Racc. del Frejus	-		-		6	100
TOTALE	54	5	258	25	285	28

Tab. 4.4.1 2 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
26 della Valle d'Aosta	56	100	56	100	-	
26 dir. della Valle d'Aosta	10	100	10	100	-	
27 del Gran San Bernardo	21	100	21	100	-	
TOTALE	87	100	87	100	-	

Tab. 4.4.1 3 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
9 Via Emilia	-		-		10	15
35 dei Giovi	-		41	100	41	100
36 del Lago di Como e dello Spluga	-		100	66	50	33
37 del Maloja	-		10	100	-	
38 dello Stelvio	-		124	100	-	
38 dir./A dello Stelvio	-		2	100	-	
38 dir./B dello Stelvio	-		1	100	-	
233 Varesina	-		23	100	-	
236 Goitese	-		-		27	100
336 dell'Aeroporto della Malpensa	-		-		10	40
340 Regina	-		53	100	-	
342 Briantea	-		-		84	100
344 di Porto Ceresio	-		13	100	-	
394 del Verbano Orientale	-		53	100	-	
415 Paullese	-		-		15	20
494 Vigevanese	-		-		10	15
510 Sebina Orientale	-		-		18	35
TOTALE	-		420	31	265	20

Tab. 4.4.1 4 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. BOLZANO)

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
12 dell'Abetone e del Brennero	-		-		20	57
38 dello Stelvio	-		100	100	-	
40 del Passo di Resia	-		31	100	-	
41 di Val Monastero	-		12	100	-	
44 del Passo di Giovo	-		20	100	-	
44 bis del Passo di Rombo	-		30	100	-	
49 della Pusteria	-		71	100	-	
51 di Alemagna	-		16	100	-	
TOTALE	-		280	85	20	6

Tab. 4.4.1 5 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. TRENTO)

A R T E R I A	trafori alpini		valichi di confine		grandi aree metropolitane	
	Km	% L	Km	% L	Km	% L
12 dell'Abetone e del Brennero	-		-		15	20
45 bis Gardesana Occidentale	-		-		-	
47 della Valsugana	-		-		10	18
TOTALE	-		-		35	11

Tab. 4.4.1 6 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: VENETO

A R T E R I A	trafori alpini		valichi di confine		grandi aree metropolitane	
	Km	% L	Km	% L	Km	% L
12 dell'Abetone e del Brennero	-		-		20	50
13 Pontebbana	-		-		30	50
16 Adriatica	-		-		22	30
245 Castellana	-		-		9	18
307 del Santo	-		-		5	7
434 Legnaghese	-		-		10	30
TOTALE	-		-		112	16

Tab. 4.4.1 7 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: FRIULI - V. GIULIA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
13 Pontebbana	-		110	67	10	6
14 racc. della Venezia Giulia	-		2	100		-
52 Carnica	12	100	12	100		-
52 bis Carnica	33	100	33	100		-
54 del Friuli { Nord	-		23	100		-
54 del Friuli { Sud			34	100	17	50
56 di Gorizia	-		38	100	38	100
351 Cervignano	-		9	100		-
TOTALE	45	9	261	54	65	14

Tab. 4.4.1 8 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: LIGURIA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
1 Via Aurelia	-		150	50	60	20
20 del Colle di Tenda e Valle Roja	-		17	100		-
45 Val di Trebbia	-			-	12	20
TOTALE	-		167	35	72	15

Tab. 4.4.1 9 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: EMILIA - ROMAGNA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
9 Via Emilia	-			-	260	100
12 dell'Abetone e del Brennero	-			-	30	33
16 Adriatica	-			-	150	100
64 Porrettana	-			-	30	40
72 di San Marino	-		10	100	-	
309 Romea	-			-	5	9
E 45	-			-	14	15
TOTALE	-		10	1	489	47

Tab. 4.4.1 10 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione TOSCANA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
1 Via Aurelia	-			-	52	20
12 a) dell'Abetone e del Brennero	-			-	7	100
64 Porrettana	-			-	5	15
S.G.C. FI - PI - LI	-			-	97	100
TOTALE	-			-	161	14

Tab. 4.4.1 11 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: UMBRIA

	ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
75	Centrale Umbra	-		-		25	100
	TOTALE	-		-		25	

Tab. 4.4.1 12 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: MARCHE

	ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
16	Adriatica	-		-		20	12
	Raccordo S.S. 16 - Porto di Ancona	-		-		11	100
	TOTALE	-		-		31	6

Tab. 4.4.1 13 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: LAZIO

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
1 Aurelia	-		-		20	15
2 Via Cassia	-		-		40	30
2 bis Via Cassia Bis	-		-		13	100
4 Salaria	-		-		20	13
7 a) Appia	-		-		16	100
148 Pontina	-		-		40	35
TOTALE	-		-		149	19

Tab. 4.4.1 14 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: ABRUZZI

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
16 Adriatica	-		-		55	40
TOTALE					55	12

Tab. 4.4.1 15 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: CAMPANIA

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
7 dir. Appia	-		-		22	50
268 del Vesuvio	-		-		26	100
Circonvallazione di Napoli	-		-		34	100
TOTALE	-		-		52	9

Tab. 4.4.1 16 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: PUGLIA

ARTERIA	trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
16 a) Adriatica	-		-		70	25
96 Barese	-		-		10	15
106 Jonica	-		-		12	30
S.S.V. Taranto - Grottaglie	-		-		18	100
TOTALE	-		-		110	11

Tab. 4.4.1 17 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: BASILICATA

ARTERIA		trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
-	-	-		-		-	

Tab. 4.4.1 18 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: CALABRIA

ARTERIA		trafori alpini Km	% L	valichi di confine Km	% L	grandi aree metropolitane Km	% L
18	Tirrena Inferiore	-		-		20	7
19	delle Calabrie	-		-		6	100
106	Jonica	-		-		10	2
	TOTALE	-		-		36	3

Tab. 4.4.1 19 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: SICILIA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
114 Orientale Sicula	-		-		22	15
121 Catanese	-		-		14	28
TOTALE	-		-		36	3

Tab. 4.4.1 20 INSERIBILITA' ART. 5 Legge 531 12/8/82

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	trafori alpini Km	trafori alpini % L	valichi di confine Km	valichi di confine % L	grandi aree metropolitane Km	grandi aree metropolitane % L
130 Iglesiente	-		-		8	15
195 Sulcitana	-		-		10	10
391 di Elmas	-		-		1	100
TOTALE	-		-		19	2

Le indicazioni contenute nelle tabb. 4.4.1 non esauriscono la applicabilità dell'art. 5 per quanto concerne i campi specifici di interesse; può darsi difatti il caso di riferimento alla compartecipazione ANAS anche per direttrici e interventi non indicati esplicitamente nella elencazione su base regionale riportata.

Le elencazioni delle Tabb. 4.4.1 si riferiscono difatti ad individuare quali arterie, inserite nella rete di grande comunicazione, possano rientrare nella casistica specifica di applicazione dell'art. 5, anche alla luce degli orientamenti regionali di governo sul territorio circa la definizione delle aree metropolitane. Ciò non esclude che esistano altre strade o comunque altri interventi da potersi ascrivere alle modalità attuative dell'art. 5, e quindi finanziabili con fondi diversi da quelli del Piano Decennale, con esplicito riferimento al rifinanziamento finalizzato del capitolo 505 del bilancio ordinario ANAS.

Il concetto di compartecipazione ratificato all'art. 5 ha un valore istituzionale che trascende il caso specifico di formazione del Piano Decennale, proiettandosi con validità temporale e con occasioni di finanziamento superiori al periodo 1985-1994.

Non si sono considerate per il momento le possibilità attuative dell'art. 5 relativamente alle strade di proposta classifica, nella rete di grande comunicazione, che si sono riportate al precedente punto 1.5, per le quali si ritiene opportuno attendere l'esito dell'iter presso le Commissioni Parlamentari.

4.5 La metodologia di riparto

Obiettivo caratterizzante del Piano Decen-nale risulta, secondo lo spirito della Legge 531/82, la organicità e la unitarietà del programma di investimenti sull'intero ambito nazionale, mantenendosi la selettività della spesa e la ricerca di redditività in un contesto di valutazione non ripar-tibile concettualmente per ambiti regionali.

Poichè, d'altro canto, il dettato di legge esprime l'obbligo di sentire le Regioni nella formulazione del Piano, si è adottata una metodolo-gia istruttoria volta a considerare determinante il rapporto con le entità regionali, anche ai fini di una più corretta e concordata allocazione terri-toriale delle risorse disponibili. Ciò ha comporta-to, anche per scelte di Piano, la opportunità di mantenere il livello di aggregazione regionale per la presentazione degli interventi.

Gli interventi di Piano sulla rete auto-stradale, sia la esistente secondo il dispositivo dell'art. 14, sia la richiesta in deroga all'art. 18 bis, si connettono a un'ottica intrinsecamente estesa all'intero Paese, e quindi non possono con-siderarsi ripartibili tra le diverse Regioni. Si è quindi scissa la valutazione delle opere di Pia-no lungo la rete autostradale dalle esigenze della viabilità ordinaria, dove l'incidenza di scelte territoriali particolari di sviluppo meglio si presta ad una tematica di riparto degli investimen-ti su base regionale.

La consistenza e le indicazioni delle ipotesi di riparto tra le diverse aggregazioni re-gionali, che si sono mantenute quale elemento sta-tistico di riferimento per l'intero lavoro di Pia-no, vengono sviluppate attraverso un coacervo pon-derato di parametri di varia rilevanza tecnico-eco-nomica, desumibili dal lavoro documentale dei pre-cedenti capitoli.

Nell'ambito della metodologia di riparto vengono finalizzati molti contenuti informativi della complessa base istruttoria, in modo da inse-

rire la collocazione di risorse nel settore della viabilità primaria in una serie di riferimenti di ampio significato economico su scala intersettoriale.

Il criterio di ripartizione che ne emerge risulta articolato in una serie di differenti valutazioni, non necessariamente omogenee e singolarmente cospiranti al medesimo esito numerico, ma complessivamente espressive di un orientamento di fondo, abbastanza univoco almeno negli ordini di grandezza dei dati numerici.

La metodologia di riparto si riferisce ai soli fondi di pertinenza della viabilità ordinaria di competenza ANAS, e quindi si connette all'importo di 20 mila miliardi di lire indicizzati che costituisce il contenuto finanziario di attribuzione delle risorse per investimento sulla rete di grande comunicazione. Rispetto a questo montante finanziario agiscono le percentuali di riparto che verranno considerate successivamente nella trattazione.

Una panoramica completa delle motivazioni di redditività economica riconducibili al Piano Decennale può ricondursi alla analisi contemporanea di 23 grandezze indicatrici, ciascuna caratterizzante una specifica finalizzazione e articolazione del riparto.

Nel prosieguo si espliciteranno pertanto le singole grandezze considerate, in modo da evidenziare i contenuti informativi di ogni elaborazione e di documentare, o in riferimento a precedenti capitoli del lavoro o con esposizione diretta di nuovi dati finalizzati, il procedimento matematico seguito nello studio della ripartizione dei fondi.

Nella Tab. 4.5.1 sono riportati i valori percentuali di riparto relativi a ciascuna grandezza statistica considerata, con l'indicazione di riferimento concernente la semplice media aritmetica dei lavori pertinenti a ciascuna regione. Va sottolineato ai fini della proposta conclusiva di riparto come tale media aritmetica costituisca un mero indice di assestamento, non potendosi considerare ugualmente significativi e determinanti i 23 parametri considerati nel determinare la scelta finale del Piano.

La percentuale di riparto effettiva, riportata nella Tab. 4.5.1, rappresenta la indicazione delle scelte finali del Piano Decennale, relativamente alla dotazione ipotizzata di 20.000 miliardi, sulla scorta delle considerazioni svolte nel prosieguo in ordine ai vincoli di legge.

AB. 4.5.1 1 ÷ 12 INDICI DI RIPARTO

REGIONI	INDICI DI										
	lunghezza rete G.C. non autostradale	veicoli immatricolati	abitanti	occupati	veicoli per km di strada extraurbana	veicoli per km di strada di G.C.	densità territoriale kmq/L S.G.C.	importazioni	esportazioni	turismo (posti letto)	turismo estero
Piemonte	6,7	9,9	7,9	9,1	5,6	7,1	5,2	8,1	13,3	3,4	2,1
Valle d'Aosta	0,6	0,3	0,2	0,3	2,6	1,9	6,0	0,1	0,1	1,8	0,6
Lombardia	8,7	17,9	15,7	17,3	11,0	12,3	4,9	35,5	34,1	8,8	5,9
Trentino A. Adige	4,2	1,6	1,6	1,7	3,0	2,6	6,0	1,3	1,3	8,7	19,5
Prov. Bolzano	*2,2*	*0,8*	*0,8*	*0,9*	*1,5*	*1,1*	*3,1*	*0,8*	*0,7*	*4,5*	*16,2*
Prov. Trento	*2,0*	*0,8*	*0,8*	*0,8*	*1,5*	*1,5*	*2,9*	*0,5*	*0,6*	*4,2*	*3,3*
Veneto	4,6	8,3	7,7	7,6	5,9	9,0	5,6	5,0	7,9	11,9	20,0
Friuli V. Giulia	3,1	2,5	2,2	2,4	7,1	4,4	3,8	1,2	2,8	3,4	4,1
Liguria	3,1	3,4	3,2	3,6	6,9	5,2	2,3	9,9	6,4	6,8	4,9
Emilia Romagna	6,7	9,0	7,0	8,0	5,3	7,2	5,2	4,1	9,5	14,4	11,6
Italia Settentrionale	**37,7**	**52,9**	**45,5**	**50,0**	**47,4**	**49,7**	**39,0**	**65,2**	**75,4**	**59,2**	**68,7**
Toscana	7,4	7,8	6,4	6,8	6,3	5,7	4,9	3,4	8,1	9,3	7,9
Umbria	3,2	1,6	1,4	1,5	4,2	3,4	5,2	0,2	0,6	0,6	1,1
Marche	3,3	2,9	2,5	2,7	3,7	5,5	5,2	0,7	2,1	4,2	1,9
Lazio	5,2	9,5	8,8	8,7	8,7	8,8	4,5	22,1	5,4	6,6	6,8
Italia Centrale	**19,1**	**31,8**	**19,1**	**19,7**	**22,9**	**23,4**	**19,8**	**28,4**	**16,2**	**20,7**	**17,7**
Abruzzi	3,1	2,0	2,2	2,0	2,5	3,1	4,9	0,6	0,8	7,7	2,1
Molise	2,3	0,4	0,6	0,6	2,6	1,4	4,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Campania	3,9	6,0	9,6	8,0	5,9	7,1	4,5	3,4	3,4	3,5	5,9
Puglia	6,6	4,7	6,9	6,3	4,8	4,7	5,2	0,6	1,5	2,1	0,5
Basilicata	4,2	0,7	1,1	1,1	1,9	1,3	5,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Calabria	7,6	2,3	3,6	2,9	2,6	2,1	3,8	0,2	0,1	3,0	0,3
Sicilia	9,0	7,0	8,6	7,0	6,2	4,4	4,5	2,5	1,7	2,0	3,4
Sardegna	6,5	2,2	2,8	2,4	3,2	2,8	9,0	0,9	0,7	1,5	1,2
Italia Meridionale e Insulare	**43,2**	**25,3**	**35,4**	**30,3**	**29,7**	**26,9**	**41,2**	**8,4**	**8,4**	**20,1**	**13,6**
ITALIA	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***

(*) = art. 2 L. 12 agosto 1982 n. 531.

RIPARTO

aeroporti nazionali traffico passeggeri	porti: traffico merci	momento di traffico	sinistrosità equivalente	interventi ANAS straordinari	fondi ordinari delle regioni	livello di servizio	spese per i trasporti Enti regionali	consumo di energia elettrica	prodotto interno lordo	valore aggiunto	consumi finali interni	indice di riparto teorico	indice di riparto effettivo (*)
2,6	—	8,1	5,6	5,1	7,0	6,7	9,7	9,8	10,0	9,9	8,9	7,1	6,9
—	—	0,4	9,1	0,7	0,4	0,8	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	1,2	1,0
24,5	—	14,2	3,6	4,3	13,2	12,7	14,3	21,6	20,8	20,6	17,8	14,9	11,4
—	—	3,3	5,2	1,7	5,2	6,1	2,2	2,6	1,8	1,7	1,9	3,6	2,8
—	—	1,7	2,5	1,0	3,0	3,0	1,0	1,3	0,9	0,8	0,9	2,1	1,5
—	—	1,6	2,7	0,7	2,2	3,1	1,2	1,3	0,9	0,9	1,0	1,5	1,2
4,5	7,4	6,5	5,3	4,1	7,3	5,7	5,7	9,3	7,9	7,8	8,0	7,5	6,2
0,9	10,6	2,4	5,5	3,2	3,5	2,2	2,4	2,8	2,6	2,5	2,5	3,2	2,8
1,9	22,2	5,3	4,1	1,7	1,5	5,6	3,6	3,1	4,3	4,0	4,1	5,1	4,1
2,3	3,2	9,4	5,4	5,4	7,2	11,7	7,0	7,7	8,6	8,8	8,2	7,5	6,3
36,7	**43,4**	**49,6**	**43,8**	**26,2**	**45,3**	**51,5**	**45,1**	**57,4**	**56,3**	**55,6**	**51,8**	**50,1**	**41,5**
1,8	6,6	7,3	4,4	2,7	5,9	5,5	5,9	6,7	7,0	7,0	6,9	6,2	5,4
—	—	2,0	6,0	2,4	1,5	2,4	1,6	1,9	1,4	1,4	1,3	2,0	2,0
0,1	1,8	3,3	6,6	4,2	2,5	2,6	2,6	1,8	2,4	2,4	2,5	2,9	2,5
42,1	3,7	9,4	4,6	7,5	8,4	5,7	15,7	6,6	8,8	9,3	9,7	9,8	8,5
44,0	**12,1**	**22,0**	**21,6**	**16,8**	**18,3**	**16,1**	**25,8**	**17,0**	**19,6**	**20,1**	**20,4**	**20,9**	**18,4**
0,1	0,3	2,4	4,4	5,6	2,3	2,2	2,2	1,6	1,7	1,7	2,0	2,5	3,3
—	0,0	0,8	7,2	2,6	0,8	1,5	0,7	0,3	0,4	0,4	0,4	1,2	2,3
3,7	4,5	5,7	3,9	8,5	8,1	3,9	6,6	5,3	6,4	6,5	7,4	5,8	6,0
1,6	10,2	4,1	6,3	8,2	6,1	4,5	4,5	6,0	4,6	4,9	5,1	4,8	6,4
—	—	1,2	2,5	6,2	1,1	1,3	1,3	0,6	0,7	0,8	0,8	1,4	2,3
1,2	1,0	5,3	1,6	9,6	4,7	4,5	3,1	1,7	2,1	2,1	2,6	2,9	4,0
7,3	17,5	6,5	5,0	10,1	10,5	8,1	8,2	6,0	5,9	5,9	7,2	6,7	9,0
5,4	11,0	2,4	3,7	6,2	2,8	6,4	2,5	4,1	2,1	2,0	2,3	3,7	4,8
19,3	**44,5**	**28,4**	**34,6**	**57,0**	**36,4**	**32,4**	**29,1**	**25,6**	**24,1**	**24,3**	**27,8**	**29,0**	**40,1**
100,0	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***	***100,0***

4.5.1 La lunghezza di rete

Una indicazione di possibile riparto si è ottenuta in base alla lunghezza della rete classificata di grande comunicazione con D.M. n. 2474 del 20/7/83, suddividendo le risorse in diretta proporzione alla estesa della rete ordinaria statale o in statizzazione. Non si sono considerate le estese autostradali in quanto il riparto non opera sulla maglia a pedaggio o comunque di qualifica autostradale.

Se la rete stradale di grande comunicazione potesse considerarsi omogenea la attribuzione in base alla estesa chilometrica potrebbe ritenersi significativa; ciò però non emerge dalle analisi del Cap. 3 che indicano una notevole sperequazione delle diverse parti del Paese. Le percentuali indicate nella colonna relativa alla lunghezza di rete esprimono pertanto l'incidenza della estesa chilometrica di ogni Regione sul totale della maglia nazionale di grande comunicazione.

4.5.2 Veicoli circolanti

La ripartizione in base al numero di veicoli immatricolati e circolanti nelle singole regioni costituisce un riferimento obbligato ai rapporti da mantenersi tra localizzazione territoriale della domanda di mobilità su strada e concentrazione degli investimenti ad essa finalizzati.

Si tratta di un indicatore particolarmente significativo, anche considerando la corrispondenza tra introiti fiscali e tributari dal traffico su gomma e riconversione dei medesimi ad impieghi di investimento finalizzato. La aliquota indicata nella colonna corrispondente esprime pertanto la percentuale del parco veicolare di pertinenza a ciascuna regione nel complesso del parco veicolare nazionale.

4.5.3 Abitanti

La suddivisione della spesa pubblica sulla scorta della consistenza demografica delle singole aggregazioni territoriali risulta essere un criterio mediamente significativo per molti problemi e temi di investimento. E' pertanto opportuno considerarne la valutazione anche nell'ambito del riparto di Piano che sottende nel riscontro demografico anche la sussistenza di domanda potenziale in atto di mobilità, oltre alla capacità di intervento della spesa statale per i singoli cittadini.

Nella colonna di riparto relativa agli abitanti si riporta pertanto la percentuale di consistenza demografica di ciascuna Regione rispetto al totale nazionale secondo le tabulazioni contenute nel Cap. 2.

4.5.4 Occupati

La finalità di valutazione produttiva degli investimenti stradali consiglia di abbinare al riscontro demografico anche il tema occupazionale, in modo da evidenziare implicitamente il sussistere di una domanda potenziale di mobilità connessa alla dinamica lavorativa.

La percentuale di riferimento adottata per ciascuna regione esprime pertanto l'aliquota delle forze di lavoro nei vari settori produttivi della medesima rispetto al complesso nazionale; i dati di riferimento sono contenuti nelle elaborazioni del Cap. 1.

4.5.5 Veicoli per chilometro

Sempre con riferimento alle elaborazioni del Cap. 1 si è considerato l'indice di riparto relativo al numero di veicoli circolanti su base regionale per ogni chilometro di strada extraurbana. Ciò corrisponde ad un indice di significato rilevante in quanto esteso anche al di fuori dello specifico campo di attuazione del Piano Decennale.

La acquisizione di questo indicatore corrisponde alla necessità di garantire tendenzialmente condizioni perequative di rapporto tra domanda di traffico e dotazione infrastrutturale. Le percentuali indicate nella colonna relative costituiscono pertanto l'esito di una diretta proporzionalità tra ipotesi attribuzione della spesa e dotazione stradale specifica per le singole regioni, sulla base della consistenza veicolare di ciascuna.

4.5.6 Veicoli per chilometro di grande comunicazione

Il livello generale di indicazione del parametro precedente viene finalizzato alla sola rete di grande comunicazione, comprensiva sia di viabilità ordinaria sia autostradale, al fine di compensare situazioni anomale di questa specifica rete in rapporto alla dotazione viaria del precedente indicatore.

Le percentuali di riferimento della rispettiva colonna della tabella esprimono la diretta proporzionalità di attribuzione di risorse in ragione del numero di veicoli circolanti su ogni chilometro di strada classificata di grande comunicazione, riconoscendo di conseguenza maggiori fabbisogni di intervento alle Regioni meno dotate di viabilità di grande comunicazione in rapporto ai veicoli circolanti.

4.5.7 Accessibilità territoriale

Le finalità di rete portante sull'intero territorio nazionale vengono esplicitate dall'indicatore, sempre desunto dalle elaborazioni del Cap. 1, volto a considerare la dotazione viaria di grande comunicazione in rapporto alla estesa territoriale. Questo parametro privilegia tendenzialmente le aree orograficamente più accidentate dove di norma la densità territoriale si pone a valori minimi.

La percentuale della rispettiva colonna della tabella deriva dalla diretta proporzione tra entità di investimento attribuito e area territoriale in Kmq relativa a ogni chilometro di rete classificata, sempre valutata su base regionale; è inoltre da ritenersi compensativo e perequativo delle maggiori difficoltà costruttive della viabilità in aree montagnose.

4.5.8 Importazioni

La valutazione del peso delle diverse parti del territorio agli effetti del commercio estero è riportata attraverso un indicatore commisurato alla entità di importazione pertinente a ciascuna regione. I dati di base sono desunti dal Cap. 2 e ciascuna percentuale esprime la aliquota di pertinenza di ogni regione rispetto al complesso nazionale delle importazioni.

Il calcolo delle importazioni si è riferito al valore monetario in lire correnti dei prodotti.

4.5.9 Esportazioni

Del tutto analogo all'indicatore precedente risulta il valore relativo alle esportazioni; viene desunto con le medesime caratteristiche del precedente dalle elaborazioni del Cap. 2, risultando il linea di principio più significativo del precedente in considerazione della maggiore incidenza del trasporto su gomma nel flusso di esportazioni dal nostro Paese.

4.5.10 Turismo

La considerazione della funzione infrastrutturale sul turismo e sulla correlazione fra strutture ricettive alberghiere e offerta infrastrutturale su strada viene considerata attraverso un indicatore che commisura le ipotesi di investimento alla dotazione di ogni regione in posti-letto secondo le elaborazioni contenute nel Cap. 2.

La percentuale di competenza di ogni regione corrisponde pertanto alla aliquota specifica rispetto alla dotazione alberghiera e ricettiva nazionale.

4.5.11 <u>Turismo estero</u>

La funzione determinante della grande viabilità sul turismo estero viene esaminata da uno specifico indicatore di riparto sulla base delle risultanze contenute nel Capitolo 2 desunte dalla pubblicazione ISTAT 1981, che esprime per ogni regione le presenze straniere complessive.

Ciò consente di integrare il dato pertinente alla offerta di servizi turistici anche con il valore di effettiva utenza; ogni percentuale esprime pertanto il peso della presenza turistica straniera in ogni regione rispetto al complesso nazionale.

4.5.12 <u>Aeroporti</u>

Il riferimento alla intermodalità nei riguardi del trasporto aereo, individuato nella Tab. 4.5.12.1 dove si rappresenta, con riferimento allo anno 1981, il movimento complessivo di velivoli, passeggeri, merci per ogni regione. Tali dati integrano quelli contenuti nel Cap. 2 finalizzandoli maggiormente alle esigenze di riparto.

L'indicatore di riparto corrisponde alla percentuale movimento passeggeri di ciascuna regione rispetto al totale nazionale.

Tab. 4.5.12.1 1 MOVIMENTO DEGLI AEROPORTI NAZIONALI (anno 1981)

Italia Settentrionale

Regioni	MOVIMENTO AEREI		MOVIMENTO PASSEGGERI		MOVIMENTO MERCI	
	N°	%	N°	%	quintali	%
Piemonte	12.716	3,30	691.615	2,59	53.335	2,11
Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-
Lombardia	92.785	24,08	6.527.373	24,50	919.443	36,42
Pr. Bolzano	-	-	-	-	-	-
Pr. Trento	-	-	-	-	-	-
Veneto	16.864	4,38	1.197.571	4,49	33.109	1,31
Friuli - Venezia Giulia	3.631	0,94	226.950	0,85	6.064	0,24
Liguria	8.944	2,32	520.093	1,95	48.865	1,93
Emilia-Romagna	9.057	2,35	617.476	2,32	18.279	0,72
Italia Settentrionale	143.997	37,37	9.781.078	36,70	1.079.095	42,73
Italia	385.278	100,00	26.652.028	100,00	2.525.554	100,00

segue Tab. 4.5.12.1 2 MOVIMENTO NEGLI AEROPORTI NAZIONALI (anno 1981)

Italia Centrale

Regioni	MOVIMENTO AEREI		MOVIMENTO PASSEGGERI		MOVIMENTO MERCI	
	N°	%	N°	%	quintali	%
Toscana	12.125	3,15	488.855	1,83	30.366	1,20
Umbria	-	-	-	-	-	-
Marche	1.074	0,28	12.759	0,05	26	0,00
Lazio	144.999	37,63	11.230.037	42,14	1.278.029	50,60
Italia Centrale	158.198	41,06	11.732.037	44,02	1.308.421	51,80
Italia	385.278	100,00	26.652.028	100,00	2.525.554	100,00

segue Tab. 4.5.12.1 3 MOVIMENTO NEGLI AEROPORTI NAZIONALI (anno 1981)

Italia Meridionale e Insulare

Regioni	MOVIMENTO AEREI		MOVIMENTO PASSEGGERI		MOVIMENTO MERCI	
	N°	%	N°	%	quintali	%
Abruzzo	2.290	0,59	17.933	0,06	21	0,00
Molise	-	-	-	-	-	-
Campania	13.431	3,49	989.106	3,71	24.690	0,98
Puglia	8.098	2,10	417.205	1,67	11.959	0,47
Basilicata	-	-	-	-	-	-
Calabria	4.727	1,23	319.946	1,20	6.395	0,21
Sicilia	30.320	7,87	1.950.744	7,32	55.194	2,20
Sardegna	24.217	6,29	1.443.989	5,42	40.779	1,61
Italia Meridionale e Insulare	83.083	21,57	5.138.923	19,28	138.038	5,47
Italia	385.278	100,00	26.652.028	100,00	2.525.554	100,00

4.5.13 Porti

Del tutto analoga alla precedente è la individuazione dei movimenti portuali contenuti nella Tab. 4.5.13.1 sulla scorta di aggregazioni a scala regionale in ordine al movimento di navi, di merci, di passeggeri.

L'indicatore specifico di riparto è stato calcolato per diretta proporzione al movimento di merci competente a ciascuna regione, la cui percentuale rappresenta l'incidenza sul totale nazionale. Analogamente all'indicatore precedente le regioni prive di attività portuali sono da considerarsi con valore nullo di riparto.

Tab. 4.5.13.1 - Movimenti portuali (anno 1980)

Regioni	MOVIMENTO NAVI		MOVIMENTO MERCI		MOVIMENTO PASSEGGERI	
	TSN (migliaia)	%	10^3 t	%	N° (migliaia)	%
Veneto	34.577	5,56	27.191	7,41	416	1,28
Friuli - V. Giulia	43.691	7,03	38.946	10,61	74	0,23
Liguria	127.906	20,58	81.534	22,22	1.593	4,91
Emilia - Romagna	14.881	2,39	11.948	3,26	18	0,06
Toscana	69.874	11,24	24.200	6,59	5.018	15,47
Marche	13.082	2,10	6.486	1,77	344	1,06
Lazio	27.858	4,48	13.702	3,73	2.011	6,20
Abruzzo	1.523	0,24	994	0,26	68	0,21
Molise	266	0,04	1	0,00	141	0,43
Campania	74.031	11,91	16.628	4,53	11.893	36,67
Puglia	44.396	7,14	37.331	10,17	1.043	3,22
Calabria	4.136	0,67	3.478	0,96	11	0,03
Sicilia	91.052	14,65	64.227	17,50	3.228	9,95
Sardegna	74.420	11,97	40.352	10,99	6.578	20,28
TOTALE NAZIONALE	621.693	100,00	367.018	100,00	32.436	100,00

4.5.14 Momento di traffico

Il riparto dei fondi in base al complesso dei veicoli.Km prodotti sulla rete di grande comunicazione di ogni regione viene tradotta dall'indicatore specifico elaborato sulla scorta dei risultati del Cap. 2; ciò considera implicitamente una attribuzione di risorse in proporzione diretta alla frequentazione e al chilometraggio di rete stradale.

Le percentuali relative a questa colonna di riparto esprimono la aliquota di pertinenza di ciascuna regione rispetto al volume complessivo di movimento (veicoli.Km) sulla rete nazionale, comprensiva di viabilità ordinaria e autostradale.

4.5.15 Sinistrosità

La finalizzazione del riparto per migliorare la sicurezza della circolazione trova corrispondenza nell'indicatore ottenuto sulla base delle analisi contenute nel Cap. 2 in merito alla sinistrosità equivalente; la sinistrosità è stata considerata relativamente al complesso delle strade statali di ogni regione.

La percentuale di riparto rappresenta l'esito di una suddivisione in proporzione diretta agli indici relativi di pericolosità del sistema viario regionale di grande comunicazione.

4.5.16 Interventi ANAS

Per valutare la collocazione dei riparti finora eseguiti sulla viabilità statale,a far data dagli interventi straordinari costituiti dal Piano di Emergenza e dal successivo Piano triennale '79-'81, si è considerato un indicatore di riparto che tiene conto delle elaborazioni riportate nel punto 4.2 in merito al processo di investimenti stradali finora consolidati. La percentuale riportata nella corrispondente colonna evidenzia pertanto, rispetto agli indicatori delle precedenti elaborazioni, la maggiore o minore attribuzione di risorse, e quindi la necessità di compensazioni perequative nell'ambito del Piano Decennale.

Tale indicatore risulta poi particolarmente significativo anche in considerazione degli assestamenti finali di riparto rispetto alle ipotesi teoriche di base, pur dovendosi valutare il dato in forma di analisi documentali piuttosto che di supporto scientifico di Piano.

4.5.17 Fondi Regioni

Un particolare significato, ai fini di una più ampia collocazione dei temi di riparto viario in una visione allargata all'interezza dei fenomeni economici nazionali, si ottiene dai valori espressi nella Tab. 4.5.17.1 dove vengono illustrate le condizioni di suddivisione dell'intervento statale ordinario per i bilanci regionali.

La elaborazione dell'indice di riparto corrisponde alla percentuale di spettanza di ogni regione rispetto al complesso degli stanziamenti ordinari attribuiti dallo Stato.

Tab. 4.5.17.1 1 - SPESE ED ENTRATE DELLE REGIONI (ANNO 1981) : Italia Settentrionale

Regioni	Spese Complessive (miliardi di lire)		Spese per i trasporti (miliardi di lire)		Entrate (miliardi di lire)	Percentuale delle spese per i trasporti	
	totali (A)	in conto capitale	totali (B)	in conto capitale	(C)	rispetto alle Spese Complessive $(\frac{B}{A} \cdot 100)$	rispetto alle Entrate $(\frac{B}{C} \cdot 100)$
Piemonte	2.353	452	80	28	2.227	3,38	3,58
Valle d'Aosta	178	69	10	6	120	5,70	8,41
Lombardia	4.262	495	110	19	4.205	2,57	2,61
Pr. di Bolzano	769	352	37	26	933	4,81	3,97
Pr. di Trento	563	143	40	15	695	7,10	5,75
Veneto	1.301	111	74	22	2.299	5,68	3,22
Friuli - V.G.	1.545	775	48	31	1.101	3,09	4,34
Liguria	771	475	18	8	482	2,41	3,86
Emilia - R.	2.201	346	48	17	2.261	2,20	2,14
Italia Sett.	13.943	3.218	465	172	14.323	3,34	3,25
Italia	32.569	8.507	1.042	417	31.566	3,20	3,30

Tab. 4.5.17.1 2 - SPESE ED ENTRATE DELLE REGIONI (ANNO 1981) : Italia Centrale

Regioni	Spese Complessive (miliardi di lire)		Spese per i trasporti (miliardi di lire)		Entrate (miliardi di lire)	Percentuale delle spese per i trasporti	
	totali (A)	in conto capitale	totali (B)	in conto capitale	(C)	rispetto alle Spese Complessive ($\frac{B}{A} \cdot 100$)	rispetto alle Entrate ($\frac{B}{C} \cdot 100$)
Toscana	1.947	350	54	19	1.855	2,76	2,89
Umbria	1.016	595	13	8	481	1,33	2,82
Marche	755	85	27	3	788	3,61	3,45
Lazio	2.669	345	66	48	2.649	2,46	2,48
Italia Centrale	6.387	1.375	160	78	5.773	2,51	2,77
Italia	32.569	8.507	1.042	417	31.566	3,20	3,30

Tab. 4.5.17.1 3 - SPESE ED ENTRATE DELLE REGIONI (ANNO 1981) : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	Spese Complessive (miliardi di lire)		Spese per i trasporti (miliardi di lire)		Entrate (miliardi di lire)	Percentuale delle spese per i trasporti	
	totali (A)	in conto capitale	totali (B)	in conto capitale	(C)	rispetto alle Spese Complessive ($\frac{B}{A} \cdot 100$)	rispetto alle Entrate ($\frac{B}{C} \cdot 100$)
Abruzzo	803	192	32	13	732	4,03	4,42
Molise	251	90	12	3	247	4,70	4,78
Campania	2.944	461	123	15	2.558	4,18	4,81
Puglia	2.150	618	43	5	1.927	2,01	2,25
Basilicata	421	389	22	10	353	5,20	6,20
Calabria	1.267	444	23	4	1.475	1,83	1,57
Sicilia	3.861	1.533	136	112	3.311	3,51	4,09
Sardegna	542	187	26	5	867	4,73	2,96
Italia Meridionale e Insulare	12.239	3.914	417	167	11.470	3,40	3,63
Italia	32.569	8.507	1.042	417	31.566	3,20	3,30

4.5.18 Livello di servizio

La considerazione della condizione specifica di produzione del trasporto su strada della maglia infrastrutturale regionale di grande comunicazione si ottiene mediante un indicatore specifico rapportato al livello di servizio analizzato nel Cap. 3 relativamente ai dati desunti dalle elaborazione della Direzione Generale ANAS e dei Compartimenti. La percentuale esprimente la ipotesi di aliquota di riparto corrisponde ad una suddivisione in proporzione diretta all'estesa rete con livello di servizio mediocre e pessimo presenti nei singoli territori regionali; in particolare si è conferito peso 1 al livello di servizio definito mediocre e peso 3 al pessimo.

Ciò corrisponde a concentrare le risorse preferibilmente sulle strade che risultano più compromesse nella loro produttività di traffico.

4.5.19 Spese regionali per trasporti

La specificazione al comparto della mobilità dei dati generali del precedente punto 4.5.17 si ottiene attraverso l'indicatore che pondera la attribuzione delle risorse sulla base degli oneri sopportati dalle Regioni.

Ciò corrisponde alla esigenza di incidere positivamente sulla efficienza della rete viaria, laddove maggiore è l'impegno economico degli Enti delegati per l'esercizio del trasporto pubblico, secondo le indicazioni percentuali delle Tab. 4.5.17.1.

4.5.20 Energia elettrica

Classico indicatore di produzione industriale e utilizzo demografico risulta espresso attraverso il consumo di energia elettrica, illustrato su disaggregazione regionale nella Tab. 4.5.20.1, dove vengono presentate, oltre alle risultanze complessive, anche le attribuzioni per singoli settori produttivi e per usi domestici.

L'indicatore ottenuto nella tabella di riparto corrisponde alla percentuale di consumo totale rispetto al complesso del consumo nazionale.

Tab. 4.5.20.1 1 Consumo di energia elettrica (anno 1981) : Italia Settentrionale

Regioni	CONSUMO TOTALE		CONSUMO PER SETTORE (milioni di kWh)			
	milioni di KWh	%	Agricoltura	Industria	Terziario	Usi domestici
Piemonte	16.147	9,92	140	11.593	1.404	3.010
Valle d'Aosta	713	0,44	4	527	68	114
Lombardia	35.194	21,62	450	26.138	3.045	5.561
Pr. di Bolzano	2.186	1,34	62	1.581	237	306
Pr. di Trento	2.105	1,29	31	1.476	237	361
Veneto	15.195	9,33	267	11.066	1.286	2.576
Friuli - V. Giulia	4.505	2,77	49	2.951	541	964
Liguria	5.061	3,11	26	2.740	863	1.432
Emilia-Romagna	12.449	7,65	479	7.905	1.421	2.644
Italia Settentrionale	93.555	57,47	1.508	65.977	9.102	16.968
Italia	162.798	100,00	2.593	105.394	16.916	37.895

Tab. 4.5.20.1 2 Consumo di energia elettrica (anno 1981) : Italia Centrale

Regioni	CONSUMO TOTALE		CONSUMO PER SETTORE (milioni di kWh)			
	milioni di KWh	%	Agricoltura	Industria	Terziario	Usi domestici
Toscana	10.919	6,71	101	6.745	1.252	2.821
Marche	3.066	1,88	41	2.424	237	364
Umbria	2.842	1,75	28	1.581	389	844
Lazio	10.742	6,60	135	3.583	2.114	4.910
Italia Centrale	27.569	16,94	305	14.333	3.992	8.939
Italia	162.798	100,00	2.593	105.394	16.916	37.895

Tab. 4.5.20.1 3 Consumo di energia elettrica (anno 1981) : Italia Meridionale e Insulare

Regioni	CONSUMO TOTALE		CONSUMO PER SETTORE (milioni di kWh)			
	milioni di KWh	%	Agricoltura	Industria	Terziario	Usi domestici
Abruzzo	2.598	1,60	23	1.581	304	690
Molise	506	0,30	8	316	51	131
Campania	8.609	5,29	83	3.900	1.083	3.543
Puglia	9.679	5,95	212	6.534	710	2.223
Basilicata	921	0,57	18	527	85	291
Calabria	2.826	1,74	60	1.265	372	1.129
Sicilia	9.807	6,02	329	5.375	913	3.190
Sardegna	6.728	4,12	47	5.586	304	791
Italia Meridionale e Insulare	41.674	25,59	780	25.084	3.822	11.988
Italia	162.798	100,00	2.593	105.394	16.916	37.895

4.5.21 Prodotto interno lordo

Tra gli indicatori primari di ordine economico generale non poteva mancare il riferimento al prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, le cui risultanze disaggregate su base regionale vengono presentate nella Tab. 4.5.21.1.

La percentuale di pertinenza ad ogni regione costituisce pertanto l'aliquota specifica di contribuzione al complesso del prodotto interno lordo nazionale.

Tab. 4.5.21.1 1 PRODOTTO INTERNO LORDO AI PREZZI DI MERCATO (anno 1980)

Italia Settentrionale

Regioni	PRODOTTO INTERNO LORDO					
	Totale		Per abitante		Per occupato	
	miliardi di lire	%	migliaia di lire	N° indici	migliaia di lire	N° indici
Piemonte	33.939	10,01	7.501	126,3	17.851	108,3
Valle d'Aosta	1.102	0,33	9.618	161,9	21.347	129,6
Lombardia	70.367	20,76	7.868	132,4	19.535	118,6
Trentino - A. Adige	6.045	1,78	6.913	116,4	17.088	103,7
Veneto	26.759	7,89	6.143	103,4	16.992	103,1
Friuli - V. Giulia	8.880	2,62	7.134	120,1	18.672	113,3
Liguria	1.498	4,28	7.879	132,6	20.222	122,7
Emilia - Romagna	29.352	8,66	7.402	124,6	17.656	107,2
Italia Settentrionale	190.942	56,33	7.383	124,3	18.469	112,1
Italia	339.049	100,00	5.941	100,0	16.477	100,0

segue Tab. 4.5.21 2 - PRODOTTO INTERNO LORDO AI PREZZI DI MERCATO (anno 1980)

Italia Centrale

Regioni	PRODOTTO INTERNO LORDO					
	Totale		Per abitante		Per occupato	
	miliardi di lire	%	migliaia di lire	N° indici	migliaia di lire	N° indici
Toscana	23.608	6,96	6.555	110,3	17.005	103,2
Umbria	4.655	1,37	5.750	96,8	15.501	94,1
Marche	8.219	2,42	5.796	97,6	15.173	92,1
Lazio	29.839	8,80	5.881	99,0	16.658	101,1
Italia Centrale	66.321	19,55	6.083	102,4	16.491	100,1
Italia	339.049	100,00	5.941	100,0	16.477	100,0

Italia Meridionale e Insulare

Regioni	PRODOTTO INTERNO LORDO					
	Totale		Per abitante		Per occupato	
	miliardi di lire	%	migliaia di lire	N° indici	migliaia di lire	N° indici
Abruzzi	5.689	1,68	4.579	77,1	13.519	82,0
Molise	1.362	0,40	4.072	68,5	10.955	66,5
Campania	21.807	6,43	3.983	67,0	13.152	79,8
Puglia	16.200	4,78	4.122	69,4	12.599	76,5
Basilicata	2.545	0,75	4.114	69,2	11.544	70,1
Calabria	7.103	2,09	3.411	57,4	12.099	73,4
Sicilia	19.997	5,90	3.990	67,2	13.943	84,6
Sardegna	7.083	2,09	4.410	74,2	14.567	88,4
Italia Meridionale e Insulare	81.786	24,12	4.029	67,8	13.155	79,8
Italia	339.049	100,00	5.941	100,0	16.477	100,0

4.5.22 Valore aggiunto

Analogo al precedente risulta anche il parametro di ordine economico generale connesso al riparto in base al valore aggiunto secondo le indicazioni della Tab. 4.5.22.1.

La percentuale indicata nella specifica tabella generale di riparto rappresenta pertanto la aliquota di valore aggiunto delle attività economiche regionali rispetto al totale nazionale.

Tab. 4.5.22.1 .1 VALORE AGGIUNTO AL COSTO DEI FATTORI PER RAMO DI ATTIVITA' ECONOMICA (Anno 1980)

Regioni	Valori a prezzi correnti Miliardi di lire			
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale
Piemonte	1.384,9	16.401,3	14.701,1	32.487,3
Valle d'Aosta	23,9	334,7	577,1	935,7
Lombardia	2.008,8	34.496,9	31.322,9	67.828,6
Trentino - A. Adige	430,1	2.120,7	3.170,6	5.721,4
Veneto	2.009,6	10.841,9	12.788,5	25.640,0
Friuli - V. Giulia	328,8	3.258,1	4.643,6	8.230,5
Liguria	410,7	3.909,1	8.969,0	13.288,8
Emilia - Romagna	2.982,5	12.239,4	13.858,7	29.080,6
NORD	8.191,7	83.602,1	90.031,5	181.825,3
ITALIA	22.631,0	130.658,0	175.882,0	329.171,0

Tab. 4.5.22.1 2

VALORE AGGIUNTO AL COSTO DEI FATTORI PER RAMO DI ATTIVITA' ECONOMICA (Anno 1980)

Regioni	Valori a prezzi correnti Miliardi di lire			
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale
Toscana	1.029,1	9.559,0	12.295,1	22.883,2
Umbria	358,5	1.975,3	2.398,9	4.732,7
Marche	616,6	3.080,0	4.184,3	7.879,9
Lazio	1.303,5	7.959,3	21.249,2	30.512,0
CENTRO	4.694,3	22.573,6	40.127,5	67.395,4
ITALIA	22.631,0	130.658,0	175.882,0	329.171,0

Tab. 4.5.22.1 3

VALORE AGGIUNTO AL COSTO DEI FATTORI PER RAMO DI ATTIVITA' ECONOMICA (Anno 1980)

Regioni	Valori a prezzi correnti Miliardi di lire			
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale
Abruzzi	638,8	2.008,8	2.967,4	5.615,0
Molise	151,9	513,2	708,7	1.373,8
Campania	1.963,6	6.626,7	12.693,0	21.283,3
Puglia	2.593,3	5.057,9	8.303,0	15.954,2
Basilicata	385,7	1.022,6	1,135,4	2.543,7
Calabria	976,0	1.905,7	4.159,5	7.041,2
Sicilia	2.454,2	5.241,2	11.760,4	19.455,8
Sardegna	581,5	2.106,2	3.955,6	6.683,3
MEZZOGIORNO	9.745,0	24.482,3	45.723,0	79.950,3
ITALIA	22.631,0	130.658,0	175.882,0	329.171,0

4.5.23 Consumi finali interni

Completa la panoramica dei fattori macroeconomici di ripartizione la analisi dei consumi finali interni riportata nella Tab. 4.5.23.1 su base regionale.

I consumi finali comprendono sia le voci di spesa delle famiglie sia dell'Amministrazione e rappresentano l'esito complessivo della attività produttiva già esaminata in precedenza, raffrontandola nella fase finale della attività economica.

La percentuale di riferimento per ogni regione corrisponde pertanto al peso di ciascuna rispetto al totale nazionale per quanto attiene appunto il consumo finale.

Tab. 4.5.23.1 1 Consumi finali interni (anno 1980)

Regioni	Totale		Per abitante	
	miliardi di lire	%	migliaia di lire	N. indici Italia = 100
Piemonte	23.911,6	8,9	5.285	111,8
Valle d'Aosta	947,7	0,4	8.275	175,1
Lombardia	47.921,4	17,8	5.358	113,3
Trentino - A. Adige	5.169,7	1,9	5.893	124,7
Veneto	21.582,8	8,0	4.955	104,8
Friuli - V. Giulia	6.744,9	2,5	5.419	114,6
Liguria	11.174,6	4,1	6.072	128,5
Emilia - Romagna	22.016,3	8,2	5.552	117,5
Toscana	18.708,8	6,9	5.195	109,9
Umbria	3.614,4	1,3	4.465	94,5
Marche	6.662,4	2,5	4.698	99,4
Lazio	26.157,2	9,7	5.155	109,1
NORD - CENTRO	194.611,8	72,1	5.293	112,0
ITALIA	269.795,0	100,0	4.727	100,0

Tab. 4.5.23.1 2 Consumi finali interni (anno 1980)

Regioni	Totale		Per abitante	
	miliardi di lire	%	migliaia di lire	N. indici Italia = 100
Abruzzi	5.268,4	2,0	4.240	89,7
Molise	1.213,6	0,4	3.629	76,8
Campania	19.970,9	7,4	3.648	77,2
Puglia	13.773,8	5,1	3.505	74,1
Basilicata	2.085,0	0,8	3.370	71,3
Calabria	7.064,3	2,6	3.392	71,8
Sicilia	19.524,8	7,2	3.896	82,4
Sardegna	6.282,4	2,3	3.912	82,8
MEZZOGIORNO	75.183,2	27,9	3.703	78,3
ITALIA	269.795,0	100,0	4.727	100,0

4.5.24 Graficizzazione dei risultati

Per visualizzare in termini immediati la situazione specifica di ciascuna regione in ordine alle risultanze connesse ai singoli indicatori di riparto, partitamente illustrati ai punti precedenti, si sono realizzate le Figg. 4.5.24.1 nelle quali si è rappresentata la dispersione degli indici rispetto al valore finale proposto.

Nei grafici si è riportata non soltanto la linea corrispondente alla attribuzione finale, bensì anche i contorni della fascia di possibile variazione del dato conclusivo a seconda della rilevanza maggiore o minore che si vuole considerare nel ponderare l'incidenza dei singoli parametri indicatori considerati. Ciò anche alla luce di quanto viene esposto nel seguito in ordine al criterio finale di riparto.

Fig. 4.5.24.1 5 Indici di riparto - Regione : TRENTINO - A. ADIGE (Prov. TRENTO)

48,0
40,0
32,0
24,0
16,0
8,0
0,0

RETE G.C.
VEICOLI
ABITANTI
OCCUPATI
VEICOLI per Km
VEICOLI per Km G.C.
Kmq/L S.G.C.
IMPORTAZIONI
ESPORTAZIONI
TURISMO (letti)
TURISMO ESTERO
AEROPORTI
PORTI
MOMENTO DI TRAFFICO
SINISTROSITA'
INTERVENTI ANAS
FONDI REGIONI
LIVELLO DI SERVIZIO
SPESE PER TRASPORTI
CONSUMO EN. ELETT.
PRODOTTO INT. LORDO
VALORE AGGIUNTO
CONSUMI FINALI INT.

Fig. 4.5.24.1 6 Indici di riparto - Regione : VENETO

Fig. 4.5.24.1 9 Indici di riparto - Regione : EMILIA - ROMAGNA

48,0
40,0
32,0
24,0
16,0
8,0
0,0

RETE G.C.
VEICOLI
ABITANTI
OCCUPATI
VEICOLI per Km
VEICOLI per Km G.C.
Kmq/L S.G.C.
IMPORTAZIONI
ESPORTAZIONI
TURISMO (letti)
TURISMO ESTERO
AEROPORTI
PORTI
MOMENTO DI TRAFFICO
SINISTROSITA'
INTERVENTI ANAS
FONDI REGIONI
LIVELLO DI SERVIZIO
SPESE PER TRASPORTI
CONSUMO EN. ELETT.
PRODOTTO INT. LORDO
VALORE AGGIUNTO
CONSUMI FINALI INT.

Fig. 4.5.24.1 10 Indici di riparto - Regione : TOSCANA

Fig. 4.5.24.1 13 Indici di riparto - Regione : LAZIO

48,0
40,0
32,0
24,0
16,0
8,0
0,0

RETE G.C.
VEICOLI
ABITANTI
OCCUPATI
VEICOLI per Km
VEICOLI per Km G.C.
Kmq/L S.G.C.
IMPORTAZIONI
ESPORTAZIONI
TURISMO (letti)
TURISMO ESTERO
AEROPORTI
PORTI
MOMENTO DI TRAFFICO
SINISTROSITA'
INTERVENTI ANAS
FONDI REGIONI
LIVELLO DI SERVIZIO
SPESE PER TRASPORTI
CONSUMO EN. ELETT.
PRODOTTO INT. LORDO
VALORE AGGIUNTO
CONSUMI FINALI INT.

Fig. 4.5.24.1 14 Indici di riparto - Regione : ABRUZZO

Fig. 4.5.24.1 17 Indici di riparto - Regione : PUGLIA

48,0
40,0
32,0
24,0
16,0
8,0
0,0

RETE G.C.
VEICOLI
ABITANTI
OCCUPATI
VEICOLI per Km
VEICOLI per Km G.C.
Kmq/L S.G.C.
IMPORTAZIONI
ESPORTAZIONI
TURISMO (letti)
TURISMO ESTERO
AEROPORTI
PORTI
MOMENTO DI TRAFFICO
SINISTROSITA'
INTERVENTI ANAS
FONDI REGIONI
LIVELLO DI SERVIZIO
SPESE PER TRASPORTI
CONSUMO EN. ELETT.
PRODOTTO INT. LORDO
VALORE AGGIUNTO
CONSUMI FINALI INT.

Fig. 4.5.24.1 18 Indici di riparto - Regione : BASILICATA

4.6 La applicazione del riparto

La elencazione dei parametri indicatori di riparto, contenuta nel punto precedente, si è imperniata sù di un insieme di concetti di natura rigorosamente tecnica e teorica, in modo da indirizzare con vario riferimento gli orientamenti finali di scelta del riparto delle risorse, impegnate dal Piano Decennale, su basi prive da ingerenze soggettive.

La lettera e lo spirito del Legislatore all'interno della Legge 531/82, non indica per il riparto esclusivo riferimento di ordine tecnico, bensì introduce un concetto su basi di gestione e di scelta politica più ampia, con particolare riferimento alle finalità di sostegno economico nel Mezzogior-

no d'Italia.

In particolare, come ricordato nel precedente punto 4.2, deve venir riservato al Mezzogiorno un importo di spesa del Piano Decennale pari ad almeno il 40% delle risorse complessive impegnate. Ciò che contrasta in linea applicativa con la elaborazione svolta finora per i parametri indicatori di riparto, nella cui attribuzione non è stato introdotto il fattore correttivo di perequazione territoriale suindicato.

In particolare si osserva come, rispetto alla media aritmetica degli indicatori, la quota di investimento attribuibile alle regioni meridionali e insulari si attesti attorno al 29%, contro il 40% imposto invece dalla Legge. Ciò equivale in pratica ad ipotizzare un trasferimento nell'ambito delle risorse di piano di 2.200 miliardi, in linea teorica attribuibili al Centro-Nord, a favore del Sud.

A rigore, il discorso va lievemente precisato per quanto concerne la mancata corrispondenza puntuale fra il livello di aggregazione regionale seguito nell'intero Piano e la competenza territoriale della Cassa del Mezzogiorno secondo il disposto dell'art. 1 del Testo Unico approvato con D.P.R. 6 marzo 1978; ciò comporta lievi modifiche di assetto concernenti la Regione Marche e il Lazio aventi porzioni territoriali ricadenti nella sfera operativa della Cassa per il Mezzogiorno.

La attribuzione di 2.200 miliardi investimenti del Piano Decennale alle regioni meridionali e insulari comporta la identificazione di criteri di riparto marginale che non possono ritenersi impostati su basi meramente tecniche e rigore matematico, in quanto derivano da una scelta di fondo a carattere esserzialmente politico. Risulta pertanto più congruente con gli obiettivi generali di Piano introdurre per questa attribuzione aggiuntiva di risorse una serie di considerazioni selettive e finalizzate espressamente alla visione organica e nazionale del Piano Decennale, privilegiando sostanzialmente sia gli interventi su direttrici fondamentali della rete di grande comunicazione sia le opere cui corrisponde la massima resa in termini economici.

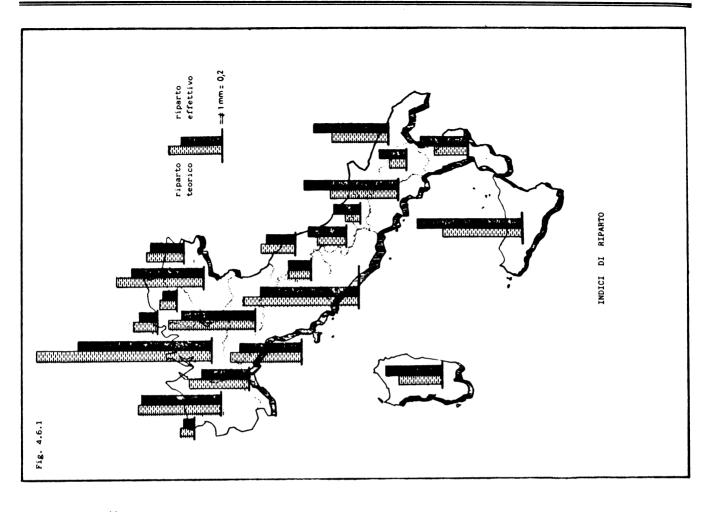
Una procedura analoga si è adottata anche per le regioni del Centro-Nord alle quali si è ridotto lo stanziamento di Piano in misura sperequata, defalcando complessivamente 2.200 miliardi di lire in base sia a considerazioni specifiche di redditività di intervento sia a necessità di completamento di arterie fondamentali sia alla considerazione di valenze extraregionali concernenti la realizzazione di opere viarie particolarmente significati

ve per l'intera rete italiana. Tale scelta corregge in parte la rigidità di un criterio di ripartizione su base regionale,che non dappertutto può risultare congruente e compatibile con una corretta visione complessiva di rete viaria,risultando per alcune direttrici di intervento il confine regionale soltanto quale mero riferimento cartolare e non funzionale.

Nel determinare l'assestamento del dato finale di riparto sui valori conclusivi di proposta del Piano Decennale si è ritenuto indispensabile considerare sia la spesa consolidata da parte dell'ANAS già riportata in Tab. 4.2.1 sia, ed in misura più rilevante, il Programma Stralcio che costituisce parte integrante del Piano Decennale per quanto attiene il flusso degli investimenti.

Nella Tab. 4.6.1 viene individuato per le singole regioni il riparto in miliardi di lire indicizzati rispetto al totale di 20 mila miliardi costituente la proposta complessiva del Piano; le percentuali di pertinenza delle singole regioni sono state riportate nelle Tabb. 4.5.1 comparandole direttamente con le aliquote teoriche di ripartibilità in base ai diversi indicatori, come già indicato nel commento del punto precedente.

Le percentuali indicate nella Tab. 4.6.1 si riferiscono al complesso di investimenti per 20.800 miliardi di lire comprendenti sia il Programma Stralcio sia il Piano Decennale; differiscono pertanto concettualmente da quelle di riparto del solo Piano Decennale,riportate invece nella Tab. 4.5.1 in diretta comparazione ai parametri indicatori precedenti.

Tab. 4.6.1

LEGGE 531/82 - RIPARTO COMPLESSIVO

	PIANO DECENNALE	PROGRAMMA STRALCIO	TOTALE INTERVENTI	PERCENTUALE %
Piemonte	1.380	65	1.445,0	6,9
Valle d'Aosta	200	42,5	242,5	1,2
Lombardia	2.270	60	2.330,0	11,2
Pr. Bolzano	320	-	320,0	1,5
Pr. Trento	240	-	240,0	1,1
Veneto	1.240	-	1.240,0	6,0
Friuli V. Giulia	560	-	560,0	2,7
Liguria	820	30	850,0	4,1
Emilia Romagna	1.260	105	1.365,0	6,6
Toscana	1.080	110	1.190,0	5,7
Umbria	400	46,5	446,5	2,1
Marche	500	-	500,0	2,4
Lazio	1.700	43	1.743,0	8,4
Abruzzi	660	100	760,0	3,6
Molise	460	-	460,0	2,2
Campania	1.600	42	1.642,0	7,9
Puglia	1.280	30	1.310,0	6,3
Basilicata	460	33	493,0	2,4
Calabria	800	65	865,0	4,2
Sicilia	1.800	-	1.800,0	8,7
Sardegna	970	28	998,0	4,8
	20.000	800	20.800,0	100,0

Fig. 4.6.1

INDICI DI RIPARTO

4.7 Gli interventi del Piano Decennale

La ripartizione degli investimenti indicata al punto precedente va ritenuta parte integrante e strutturale delle scelte di Piano, potendosi rivedere assestamenti e modifiche di priorità allo interno dei fondi stanziati nelle singole regioni ma non intaccare il tetto di disponibilità attribuito per ciascuna di esse Nella formulazione del Piano Decennale la ipotesi finale di riparto va quindi considerata quale elemento rigido di programmazione dell'investimento.

Compito fondamentale del lavoro di pianificazione resta comunque la individuazione e la legittimazione dei contenuti della spesa richiesta, sulla ipotesi fondamentale di attribuzione alla grande viabilità nazionale di 20 mila miliardi di lire nel decennio 1985-1994. Resta evidente come la filosofia complessiva del Piano debba considerare parte essenziale del processo decisionale tale livello complessivo di spesa, essendo gli esiti tecnico-finanziari di selezione per gli investimenti commisurati ad una priorità di tale capienza.

Ne consegue in linea logica che qualora la àttribuzione di risorse al Piano Decennale dovesse riuscire complessivamente e significativamente inferiore al riferimento dei 20 mila miliardi di lire finora individuati, anche la strutturazione degli interventi proposti dovrebbe subire una profonda revisione concettuale, allo scopo di rapportare il compimento definitivo di alcune opere in tempi certi, sacrificandone altre nel disegno strategico complessivo.

In attesa di un maggior grado di definizione nella procedura di copertura finanziaria del Piano non si è voluta riportare alcuna ipotesi di temporizzazione e di priorità di investimento nella spesa complessiva, dipendendo tale definizione dalla modulazione delle risorse future attribuibili alla realizzazione del Piano Decennale; ciò potrà definirsi con miglior cognizione di causa dopo

il parere del CIPE e la istruttoria delle competenti Commissioni Parlamentari.

Per selezionare gli interventi, che costituiscono la pratica attuazione del Piano, si ricorda il vincolo assunto in merito ai criteri basilari di redditività, imponendosi la analisi specifica con il criterio costi/benefici per valutare il singolo progetto; la redditività di Piano viene infatti garantita da indicatori generali, la redditività di progetto deriva invece da valutazioni specifiche anche alla soluzione tecnico-progettuale adottata.

Nella attuale fase di elaborazione del Piano Decennale non risulta possibile disporre, in termini omogenei e sicuramente adeguati ad un rigoroso riscontro economico, di riferimenti progettuali a livello di massima o esecutivo per buona parte degli interventi e degli investimenti inseriti nel Piano Decennale. Donde la opportunità di rinviare la definitiva acquisizione del singolo intervento nel contesto del Piano solamente dopo il favorevole esito di verifica analitica progettuale di redditività.

La proposta degli interventi di Piano Decennale si articola pertanto in due fasce di priorità, di cui la prima va riconosciuta al momento di costituire la essenza del Piano, poichè di maggiore redditività oltre che compatibile con le attribuzioni del riparto tra le singole regioni.

Si è preferito comunque non adottare una rigorosa identità di cifre tra le attribuzioni di riparto alle regioni e l'importo complessivo di interventi inseribili nella prima fascia di priorità, a motivo di alcuni ordini di indeterminatezza esistenti in merito sia alle ipotesi progettuali di intervento, sia alla previsione di compartecipazione alla spesa secondo l'art. 5, sia della possibilità di ribassi d'asta in sede di aggiudicazione dei lavori. Tale insieme di valutazioni comporta di norma un lieve sovradimensionamento delle previsioni degli interventi contenuti nella prima fascia di priorità rispetto alle attribuzioni di riparto.

Va comunque sottolineato come i costi previsti per i singoli interventi del Piano Decennale siano stati considerati su base di riferimento omogenea a prezzi correnti al dicembre 1983, sottoponendo ogni singolo investimento a una istruttoria tecnica per regione e compartimento ANAS, in modo da unificare e rendere comparabili con certezza i dati presentati.

La seconda fascia di priorità del Piano Decennale rappresenta la parte di interventi che al momento esorbita non la necessità di investimento bensì la possibilità operativa dell'ANAS, sulla quale capacità si è ritenuto di dover tarare il contenuto finanziario del Piano. Gli interventi della seconda fascia sono stati ritenuti meno prioritari e comunque costituiscono parte importante del Piano Decennale, avendo la funzione di "lista di attesa", o di rincalzo, rispetto agli investimenti indicati nella prima fascia, nel caso in cui o non si possano realizzare per vari motivi nei tempi previsti le opere ritenute prioritarie, o per carenza di redditività a livelli di progetto esecutivo che possa determinarsi nello sviluppo attuativo di opere inserite in prima fascia.

Fino a prova contraria gli interventi di prima fascia costituiscono quindi il piano decennale, ma la impostazione metodologica di priorità aperte, e di aggiornamento del processo attuativo del lavoro, di Piano debbono far ritenere alquanto concreta la possibilità di traslazione dalla seconda alla prima fascia di interventi più significativi.

Nelle Tabb. 4.7.1 e 4.7.2 riportate nelle pagine seguenti si individuano gli investimenti rispettivamente di prima e di seconda fascia di priorità che costituiscono l'esito finale del lavoro di Piano. Tutti gli interventi delle due fasce derivano da consultazioni e da larghe intese con le regioni, oltre che alle segnalazioni di Compartimenti ANAS.

Va infine sottolineato come gli interventi sia della prima sia della seconda fascia vadano considerati funzionalmente nel loro insieme, e non singolarmente, poichè la soluzione della spesa è stata operata valutandone complessivamente l'impatto migliorativo e perequativo sulla intera rete di grande viabilità.

Tab. 4.7.1 1

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 30	Collegamento S.S. 30 - Predosa (A 26): 1° Lotto	19,0
S.S. 30	Circonvallazione di Ponti	6,0
S.S. 457	Bretella fra S.S. 457, S.S. 31 e casello Casale Sud	20,0
S.S. 30	Collegamento S.S. 30 - Predosa (A 26): 2° Lotto	20,0
S.S. 35	Ammodernamento tratto Tortona - Villa Vermia con collegamento all'autoporto di Rivalta Scrivia	25,0
S.S. 456	Variante di Visone	12,0
S.S. 456	Raccordo tra la S.S. 456 e la A 26 in Ovada	8,0
S.S. 596 dir.	Ammodernamento a quattro corsie dell'innesto della S.S. 31 bis al casello della A 26	6,0
S.S. 456	Variante di Nizza Monferrato (1° Lotto)	10,0
S.S. 456	Variante di Nizza Monferrato (completamento)	20,0
S.S. 456	Raccordo di Isola d'Asti	15,0
S.S. 457	Completamento tangenziale Nord di Asti	13,0
S.S. 20	Variante di Robilante e 1° Parte Variante di Roccavione	20,0
S.S. 29	Variante di Montà d'Alba	20,0
S.S. 20	2° Lotto Variante di Roccavione	16,0

segue

Tab. 4.7.1 2

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 21	Completamento variante Barricate	10,0
S.S. 21	Variante di Argentera (Ammodernamento Km 57 ÷ 58)	2,5
S.S. 21	Variante di Sambuco (ammodernamento Km 33 ÷ 36)	1,6
S.S. 21	Ammodernamento Km 65 ÷ 67	3,0
S.S. 28/564	Variante di Mondovì (1° Lotto)	12,0
S.S. 231	Variante tra Cantine Roddi e Bra con raccordo alla S.S. 29 (tang. Sud di Alba)	40,0
S.S. 231	Variante di Fossano	30,0
S.S. 28/564	Variante di Mondovì (2° Lotto)	12,0
S.S. 231	Variante da Bra a Fossano (raccordo A 6)	30,0
S.S. 231	Ammodernamento tra Fossano e Cuneo	40,0
S.S. 33	Ammodernamento del tratto Gabbio - Varzo (Lotto 1 A)	20,0
S.S. 33	Ammodernamento tratto Gabbio - Varzo (Lotto 1 B)	20,0
S.S. 229	Variante di Borgomanero (1° Lotto)	20,0
S.S. 33	Ammodernamento Varzo-Iselle (2° Lotto)	25,0
S.S. 142	Variante di Romagnano dal casello A 26 a Ghemme e Prato Sesia	35,0

segue

Tab. 4.7.1 3

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 229	Variante di Borgomanero (2° Lotto)	40,0
S.S. 32	Completamento ammodernamento tra Novara e Bellinzago	10,0
S.S. 527	Ammodernamento in nuova sede dalla S.S. 32 e nuovo ponte sul Ticino	30,0
S.S. 32 dir.	Adeguamento innesto con S.S. 32 e rifacimento dello attraversamento ferroviario	8,0
S.S. 32/229/299	Tangenziale di Novara (Lotto 1 bis) e allacciamento al Casello di Agognate	17,0
S.S. 34	Ammodernamento tratto Fondo Toce - Ghiffa	20,0
S.S. 229	Sistemazione incrocio pericoloso in Baraggia di Suno	1,0
S.S. 11	Tangenziale di Novara (3° Lotto)	11,0
S.S. 24/25	Variante di Borgone	22,0
S.S. 31 bis	Tangenziale di Chivasso (1° Lotto) dalla S.S. 11 alla S.S. 26 e al casello A 4	10,0
S.S. 20	Raccordo di Carmagnola dalla S.S. 20 al casello A 6 (1° Lotto)	8,0
Tangenziale di Torino	Raccordo autostradale S.S. 24 - svincolo di Bruere	20,0
S.S. 25/24	Collegamento fra Rivoli e Villardora	75,0

segue

Tab. 4.7.1 4

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 24/25	Collegamento autoporto Susa alla S.S. 25	20,0
S.S. 20/A 6	Raccordo di Carmagnola (2° Lotto)	40,0
S.S. 31 bis	Tangenziale di Chivasso (2° Lotto)	40,0
S.S. 24	Circonvallazione di Cesana	7,0
S.S. 24	Variante di Oulx con bretella per Frejus	20,0
S.S. 29	Circonvallazione di Moncalieri	8,0
S.S. 589	Proseguimento itinerario da Piossasco alla tangenziale di Pinerolo (S.S. 23)	20,0
S.S. 338	Variante Biella - Mongrando (1° Lotto)	15,0
S.S. 338/419	Variante Biella - Mongrando (2° Lotto)	15,0
S.S. 142	Variante da S.P. per Castelletto a Rolino	10,0
S.S. 142	Variante di Gattinara con allacciamento al casello A 26 a Ghemme	30,0
S.S. 11	Tangenziale di Vercelli (4° Lotto)	40,0
S.S. 142	Variante Rolino - Gattinara	25,0
S.S. 31 bis	Variante di Morano	10,0
S.S. 30-10-31/A 21	Variante di Alessandria (2° Lotto raccordo)	10,0
S.S. 30/A 26	Variante di Alessandria (1° Lotto) e raccordi autostradali (Borgoratto)	40,0

segue

Tab. 4.7.1 5

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 20	Variante di Borgo S.Dalmazzo e Cuneo (1° Lotto)	18,0
S.S. 11	Tangenziale di Novara (Lotto di completamento)	40,0
S.S. 419	Completamento S.S. 419 dalla S.P. Andrate alla S.S. 26 a Quincinetto (1° Lotto)	35,0
S.S. 460	Completamento circonvallazione di Rivarolo	7,0
S.S. 565	2° Lotto allacciamento S.S. 26 e S.S. 228 alla S.S. 565	12,0
S.S. 143	Variante agli abitati di Sandigliano e Gaglianico	16,0
S.S. 143	Circonvallazione Nord-Ovest di Cavaglià	5,0
S.S. 565	Completamento Variante tratto Ponte dei Preti e 1° Lotto allacciamento con S.S. 26, S.S. 228 e A 5	7,0
S.S. 565	1° Lotto proseguimento S.S. 460 alla tangenziale presso Bruere	6,0
		1.299,1
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 35 bis	Circonvallazione di Pozzolo Formigaro	5,0
S.S. 494	Completamento circonvallazione di Valenza Po e ammodernamento da Alessandria a Valenza	16,0
S.S. 31	Raddoppio Ponte sul Po	1,5
S.S. 592	Completamento circonvallazione di Canelli	8,0

segue

Tab. 4.7.1 6

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 10	Ammodernamento tratto Villanova - Baldichieri	3,0
S.S. 341	Variante di Galliate con allacciamento al casello A 4	20,0
S.S. 23	Variante di Airasca	6,0
S.S. 460	Difesa sede stradale con paravalanghe	6,0
S.S. 11	Completamento tangenziale di Chivasso	20,0
S.S. 23	Variante di None	15,0
S.S. 460	Variante di Bottegotto - Frera e Fornolosa	3,0
S.S. 232	Collegamento Cossato, Vallemosso e Trivero (1° Lotto)	20,0
S.S. 299	Variante di Campertogno (1° Lotto)	5,0
S.S. 299	Variante di Campertogno (2° Lotto)	8,0
S.S. 230	Ammodernamento tratto casello Carisio della A 4 - Verrone	20,0
S.S. 299	Collegamento Destra Sesia - Borgosesia	7,0
S.S. 594	Variante agli abitati di Arborio e Ghislarengo	10,0
S.S. 230	Ampliamento a quattro corsie tra Quinto e Carisio (A 4)	28,0
		201,5
		1.500,6

Tab. 4.7.1 7

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 26	Costruzione tangenziale di Aosta	80,0
S.S. 27	Costruzione variante di Gignod	15,0
S.S. 27	Sistemazione tra il Km 14 + 020 e il Km 19 + 900	80,0
S.S. 26	Costruzione del raccordo A 5 - Strada Statale 505 in località Pont St. Martin	10,0
S.S. 26	Costruzione di gallerie paramassi in località Sarre	2,0
S.S. 26	Eliminazione viziosità di tracciato al Km 121 + 300	0,5
S.S. 27	Collegamento tra la S.S. 26 e la S.S. 27 (tang. Nord di Aosta	65,0
		252,5
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 406	Variante di Valtournenche	25,0
S.S. 406	Miglioramento sicurezza stradale loc. Fiernaz	15,0
S.S. 506	Variante tra Periasc e Champoluc	3,0
S.S. 507	Miglioramento sicurezza stradale (paravalanghe dal Km 9 al Km 15)	6,0
		49,0
		301,5

Tab. 4.7.1 8

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 233 e A 8	Tangenziale di Varese (1° lotto 2° Stralcio)	20,0
S.S. 36	Nuovo Ponte sul torrente Codera e innesto alla S.P. Triulzia	4,2
S.S. 42	Tronco Lovere - Costa Volpino	27,0
S.S. 45 bis	Variante Tre Ponti -Tormini (2° Lotto)	13,5
S.S. 45 bis	Variante Tre Ponti - Tormini (3° Lotto)	17,4
S.S. 235	Tangenziale di Lodi (1° Stralcio)	15,0
S.S. 340	Variante Porlezza - Oria (1° e 2° Stralcio)	32,0
Racc. aut. di Bereguardo e S.S. 617	Tangenziale di Pavia (1° Lotto)	14,0
Racc. aut. di Bereguardo e S.S. 617	Tangenziale di Pavia (2° Lotto)	32,0
S.S. 235	Interconnessione con la S.S. 9 e le S.S. 235 e 472 a Lodi per il collegamento con la A 1 (2° Stralcio)	15,0
S.S. 9	Completamento variante di Fombio	2,5
S.S. 9	Revisione del ponte sul Po di Piacenza	3,0

segue

Tab. 4.7.1 9

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 10/445/234	Tangenziale Nord di Cremona e collegamento a Cava Tigozzi (1° Stralcio)	25,0
S.S. 10	Tangenziale di Mantova (1° Stralcio)	50,0
S.S. 10	Variante di Castellucchio (MN)	10,0
S.S. 10	Ammodernamento tronco Ospitaletto - Mantova	8,0
S.S. 10	Variante di Piadena: lavori di completamento	11,0
S.S. 35 (dopo la statizzazione della S.P. Comasina)	Costruzione della Superstrada in nuova sede tratto Lentate sul Seveso - Como	60,0
S.S. 36/639	Traforo del Monte Barro	100,0
S.S. 36	Attraversamento di Lecco (2° Lotto, 2° Stralcio)	70,0
S.S. 37	Adeguamento a standards normalizzati e opere protettive	10,0
S.S. 38	Completamento variante di Ardenno	20,0
S.S. 38	Variante di Sondrio	21,0
S.S. 38	Variante di Tresenda	18,0
S.S. 38	Ponte di Le Prese	1,5
S.S. 38	Ponte di Santa Lucia	0,5
S.S. 38	Galleria artificiale di Cepina	6,0
S.S. 237	Varianti di Lavenone - Idro e Barghe	24,0

segue

Tab. 4.7.1 10

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 38	Interventi di riqualifica nell'intero percorso (1° Stralcio)	10,0
S.S. 39	Lavori di completamento di riparazione dissesti alluvione maggio '83	8,0
S.S. 39	Lavori di riqualifica nel tratto Aprica-Edolo	10,0
S.S. 42	Tangenziale di Bergamo (1° Lotto)	14,0
(525-591-498)	Tangenziale di Bergamo (2° Lotto)	16,0
S.S. 42	Tronco Costa Volpino - Boario Terme	20,0
S.S. 42	Variante di Cedegolo (6° Lotto)	30,0
S.S. 42	Interventi di riqualifica sull'intero percorso	5,0
S.S. 233	Adeguamento galleria Grotte di Valganna	4,0
S.S. 233	Adeguamento a standards normalizzati dell'intero tratto	8,0
S.S. 235	Adeguamento tronco Lodi - Crema	5,0
S.S. 236	Riqualificazione da Brescia a Montichiari	5,0
S.S. 236	Adeguamento tronco Montichiari-Mantova (1° Stralcio)	15,0
S.S. 301	Lavori di ricostruzione opere varie tra i Km 7 + 700 e 8 + 450	1,0
S.S. 301	Variante di Isolaccia	3,0
S.S. 301	Interventi di riqualifica e di adeguamento sullo intero percorso con standards ridotti	12,0

segue

Tab. 4.7.1 11

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 336	Adeguamento del tratto Malpensa - Somma Lomb. - innesto S.P. Valcuvia	40,0
S.S. 336	Lavoro di adeguamento e di sistemazione intero percorso	40,0
S.S. 340/A 9	Raccordo con la A 9 a Brogeda (conf. svizzero)	15,0
S.S. 340	Adeguamento caratteristiche standards normali lungo l'intero percorso	6,0
A 9 - S.S. 35 - S.S. 342 - S.S. 639	Sistema tangenziale di Como	100,0
S.S. 394	Variante centro abitato di Maccagno	2,5
S.S. 394	Adeguamento sezione galleria	2,0
S.S. 394	Adeguamento tratto Luino - Maccagno	7,0
S.S. 394-racc. autostrada	Adeguamenti	2,0
S.S. 415	Lavori di raddoppio nel tratto Milano - Peschiera Borromeo (S.P. Cerca prov. di Milano)	50,0
S.S. 415/235	Variante di Crema	25,0
S.S. 415	Sistemazione ed allargamento tra i Km 50 + 000 e 58 + 300 (n. 2 Lotti)	5,0
S.S. 415	Eliminazione incrocio a raso e adeguamento lungo la statale (1° Stralcio)	10,0

segue

Tab. 4.7.1 12

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 420	Adeguamento tronco Mantova - Casalmaggiore (1° Stralcio)	10,0
S.S. 510	Completamento variante di Iseo	4,0
S.S. 527	Varianti di Saronno e di Solaro	20,0
S.S. 527	Ristrutturazione in sede dal Castello di Legnano a Mombello, escluse varianti	6,0
S.S. 591	Sistemazione incrocio con la S.P. Castiglione d'Adda	5,0
S.S. 591	Variante di Codogno con collegamento con la A 1	20,0
S.S. 591	Variante di Zanica (BG)	8,0
S.S. 591	Sistemazione tronco Urgnano - Mozzanica	16,0
S.S. 617	Adeguamento intero tronco Pavia - Broni	10,0
S.S. 639	Consolidamenti tratto Lago di Annone	3,0
S.S. 639	Variante di Cisano Bergamasco (S.S. 342)	12,0
S.S. 596 dir.	Adeguamenti in sede del Ponte sul Ticino a Mortara	5,0
S.S. 36 (statizzazione alternativa)	Riqualifica incroci a raso nel tronco Nibionno - Suello	7,0
S.S. 394 (statizzazione alternativa)	Riqualifica tronco Vergiate - Luino	15,0
S.S. 342 dir. (statizzazione)	Tronco Malnate - Gaggiolo	3,0

segue

Tab. 4.7.1 13

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 9/591/234	Lotti di intervento varianti di Casalpusterlengo	35,0
S.S. 10/415/234	Tangenziale Nord di Cremona e collegamento a Cava Tigozzi (2° Stralcio)	25,0
S.S. 10	Tangenziale di Mantova (2° Stralcio)	50,0
S.S. 36	Variante Triulzia tra Novate Mezzola e Chiavenna (2° e 3° Lotto)	10,0
S.S. 37	Adeguamento a standards normalizzati e opere protettive	10,0
S.S. 38/402	Svincolo di Paniga (SO)	6,0
S.S. 38	Variante di Morbegno	18,0
S.S. 38	Variante di Tirano	20,0
S.S. 38	Interventi di riqualifica nell'intero percorso	10,0
S.S. 38	Traforo dello Stelvio	per memoria
S.S. 38 dir./A	Interventi di riqualifica fra Tirano e conf. Stato	1,5
S.S. 39	Lavori di riqualifica nel tratto Aprica - Edolo (2° Stralcio)	10,0
S.S. 42	Tronco Albano S. Alessandro - Pianico (più lotti)	60,0
S.S. 42	Variante di Niardo (4° Lotto)	18,0
S.S. 42	Tronco Capo di Ponte - Sellero (5° Lotto)	16,0

segue

Tab. 4.7.1 14

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 42	Interventi di riqualifica nel tratto Cedegolo - Passo del Tonale	35,0
S.S. 45 bis	Adeguamento delle esistenti galleria di sezione ridotta tra Gargnano e Riva del Garda (2° Stralcio)	15,0
S.S. 233	Variante Ganna-Ghirla-conf. Stato	20,0
S.S. 235	Adeguamento tratto Lodi-Crema	5,0
S.S. 236	Adeguamento tratto Montichiari - Mantova	20,0
S.S. 301	Interventi di riqualifica nel tratto Livigno-conf. di Stato	14,0
S.S. 340	Variante di Argegno	15,0
S.S. 340/340 dir.	Variante di Colonno - Menaggio, svincolo con S.S. 340 dir.	60,0
S.S. 340 dir.	Adeguamenti intero tronco	10,0
S.S. 415	Eliminazione incroci a raso e adeguamento lungo la statale (2° Stralcio)	20,0
S.S. 420	Adeguamento intero tronco Mantova - Casalmaggiore (2° Stralcio)	10,0
S.S. 510	Ammodernamento del tratto Iseo - Pisogne (4° Lotto)	22,0
S.S. 591	Variante di Crema	12,0
S.S. 591	Variante di Ripalta Cremasca	8,0

segue

Tab. 4.7.1 15

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 591	Varianti di Mozzanica (BG)	12,0
S.S. 494	Adeguamenti in sede da Gaggiano a Mortara	5,0
S.S. 494 (statizzazione alternativa)	Riqualifica tratto Milano - Gaggiano	10,0
S.S. 639	Variante di Calolziocorte	15,0
S.S. 639	Variante di Monte Marenzo	7,0
S.S. 639	Variante di Vercurago	8,0
S.S. 9	Variante di San Rocco al Porto	16,0
S.S. 36	Adeguamenti rettifiche ed opere di protezione	40,0
S.S. 37	Adeguamento a standards normalizzati ed opere protettive	10,0
S.S. 37	Circonvallazione di Chiavenna	8,0
S.S. 38	Interventi di riqualifica sull'intero percorso	10,0
S.S. 42	Tronco Albano S. Alessandro - Pianico	30,0
S.S. 42	Ammodernamento da Cedegolo a Edolo (completamento)	30,0
S.S. 233	Variante: confine di Stato	10,0
S.S. 301	Interventi di riqualifica e di adeguamento sullo intero percorso con standards ridotti	10,0

segue

Tab. 4.7.1 16

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 510	Ammodernamento del tratto Iseo - Pisogne 5° e 6° Lotto	52,0
S.S. 45 bis	Costruzione galleria artificiale tra il Km 100 + 164 e il Km 100 + 916	10,0
S.S. 527	Statizzazione alternativa del tratto Mombello - Monza :	
	- tronco Nuova Valassina - Peregallo	15,0
	- varianti di Vimercate e Trezzo	5,0
	- ristrutturazioni in sede tra Mombello e Trezzo	10,0
S.S. 510	Variante di Pisogne	34,0
S.S. 591	Variante di Montodine	15,0
S.S. 237	Tronco Barghe - Ponte Caffaro	20,0
		2.157,6

Tab. 4.7.1 17

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete di grande comunicazione	
	Raccordo Seriate (S.S. 42) - Nembro (L. 40,0 miliardi ex art. 5)	-
S.P.	Dalmine (A 4) - Villa Dalmè (Statizzazione S.S. 470): riqualifica e raddoppio	30,0
S.S. 11/572	Tangenziale di Lonato - Desenzano	30,0
S.S. 11	Tronco Gorgonzola - Cassano: allargamento su sede ex tranvia (completamento)	3,0
S.S. 12	Ristrutturazione da Poggio Rusco a Ostiglia (1° Stralcio)	1,0
S.S. 35	Adeguamenti accessi ponte promiscuo sul Po a Mezzana Corti (quota ANAS)	1,5
S.S. 235	Variante di Sant'Angelo Lodigiano (1° Lotto) Ponte sul Lambro	8,0
S.S. 294	Galleria delle Capannine (completamento tronco) e riqualifica tra Forno d'Allione (S.S. 42 e Paisco	9,0
S.S. 300	Opere di protezione tra Bormio e S. Caterina (1° St.)	3,0

segue

Tab. 4.7.1 18

PIANO DECENNALE

FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 341	Ristrutturazione in sede dal Ponte di Turbigo alla S.S. 336 (1° Stralcio)	10,0
S.S. 342	Raccordo Curno (S.S. 342) - Seriate (S.S. 42)	32,0
S.S. 343	Ristrutturazione in sede tronco Piadena - Casalmaggiore	3,0
S.S. 345	Ristrutturazione presso Prestine (completamento)	0,5
S.S. 345	Opere di protezione e sistemazione tronco Breno - Croce Domini (1° Stralcio)	4,5
S.S. 404	Opere di protezione	1,0
S.S. 405	Opere di protezione e difesa da valanghe	4,0
S.S. 412	Variante di Opera e Locate Triulzi (completamento fino alla provinciale Melegnano - Binasco)	15,0
S.S. 413	Ristrutturazione tratto lombardo (1° Stralcio)	2,0
S.S. 469	Variante di Tavernola (completamento)	6,0
S.S. 469	Interventi puntuali da Tavernola a Lovere	5,0
S.S. 470	Ristrutturazione in sede per Zogno e S. Pellegrino (1° Stralcio)	2,0
S.S. 482	Riqualificazione in sede (1° Stralcio)	6,0
S.S. 496	Sistemazione in sede (1° Stralcio)	10,0
S.S. 498	Opere di sistemazione puntuali (1° Stralcio)	4,0

segue

Tab. 4.7.1 19

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 525	Connessione all'interscambio di Villa Fornaci	8,0
S.S. 525	Tronco Vaprio - Villa Fornaci: allargamento in sede ex tranvia	2,0
S.S. 526	Variante di Robecco in prosecuzione alla tangenziale di Magenta (completamento)	3,0
S.S. 583	Opere di protezione tra Moregallo e Onno (completamento)	10,0
S.S. 583	Variante galleria di Torno	8,0
S.S. 583	Opere di protezione nel tronco Blevio - Bellagio (1 Stralcio)	4,0
S.S. 596	Completamento variante di Tromello	7,0
S.P. Nuova Valassina (nuova statizzazione)	Realizzazione svincoli a livelli sfalsati sull'intero percorso (1° Stralcio)	10,0
S.S. 11	Ristrutturazione nel tratto Magenta - Settimo Mil.	20,0
S.S. 12	Ristrutturazione da Poggio Rusco a Ostiglia (2° St.)	3,0
S.S. 300	Opere di protezione tra Bormio e S. Caterina (2° Stralcio)	5,0
S.S. 341	Ristrutturazione in sede dal Ponte di Turbigo alla S.S. 336 (2° Stralcio)	10,0
S.S. 343	Ristrutturazione in sede tronco Montichiari-Piadena	5,0

segue

Tab. 4.7.1 20

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 345	Opere di protezione e sistemazione (2° Stralcio)	10,0
S.S. 412	Rifacimento in sede da Roncale a S. Cristina (1° Stralcio)	10,0
S.S. 413	Ristrutturazione tratto lombardo (2° Stralcio)	5,0
S.S. 461	Adeguamenti in sede	10,0
S.S. 572/45 bis	Collegamento in variante a Salò	1,5
S.S. 583	Tronco Blevio - Bellagio opere di protezione (2° Stralcio)	4,0
S.S. 596	Variante di Gropello	15,0
		341,0
		2.498,6

Tab. 4.7.1 21

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO ALTO ADIGE prov. BOLZANO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S 12	Variante Bolzano - Laives	20,0
S.S. 38	Completamento strada Bolzano - Merano	130,0
S.S. 38	Ammodernamento tra Foresta e Tell	26,0
S.S. 38	Ammodernamento fra Tell e Bivio Senales	25,0
S.S. 38	Sistemazione fra Spondigna e Passo dello Stelvio (I° Lotto)	15,0
S.S. 38	Sistemazione fra Spondigna e Passo dello Stelvio (II° Lotto)	15,0
S.S. 44 bis	Sistemazioni saltuarie fra S. Leonardo e Moso	5,0
S.S. 44 bis	Sistemazioni saltuarie fra Moso e Corvara (I° Lotto)	5,0
S.S. 49	Variante di Rio di Pusteria	10,0
S.S. 49	Eliminazione del sottopasso F.S. a Vandoies	6,0
S.S. 49	Variante Monguelfo - Villabassa	28,0
S.S. 49	Ammodernamento Dobbiaco - Prato Drava	25,0
S.S. 44	Sistemazioni saituarie tra Merano e S. Leonardo	10,0
S.S. 44	Galleria al Passo del Giovo	5,0
		325,0

segue

Tab. 4.7.1 22

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO ALTO ADIGE prov. BOLZANO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete grande comunicazione	
S.S. 241	Sistemazione e difese fra Cardano e Nova Levante (I° Lotto)	5,0
S.S. 244	Sistemazioni e difese fra Montana e Longega (I° Lotto)	10,0
S.S. 508	Sistemazione e difese fra Bolzano e Sarentino (I° Lotto)	6,5
S.S. 508	Sistemazione e difese fra Bolzano e Sarentino (II° Lotto)	5,0
S.S. 621	Sistemazioni saltuarie fra Campo Tures e Fonte nella Roccia (I° Lotto)	5,0
S.S. 622	Costruzioni gallerie paravalanghe in località Unterturn	12,0
S.S. 622	Ricostruzione del ponte a Gomagoi	5,5
S.S. 622	Ricostruzione del ponte a Karner	0,8
		49,8
		374,8

Tab. 4.7.1 23

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO ALTO ADIGE prov. TRENTO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 42	Circonvallazione di Malè (II° Lotto)	8,5
S.S. 42	Sistemazione Mezzana - Fucine	9,0
S.S. 43	Sistemazione Rocchetta - Mollaro	23,0
S.S. 43	Variante di Taio	6,0
S.S. 45 bis	Completamento tronco Trento - Cadine	21,0
S.S. 45 bis	Variante di Arco	8,0
S.S. 45 bis	Variante di Riva	8,0
S.S. 47	Raddoppio Ponte Alto - Rio Farinella (galleria dei Crozi)	22,3
S.S. 237	Sistemazione Limarò - Comano (II° Lotto)	11,0
S.S. 349	Sistemazione tra Carbonare e Sindech	12,0
S.S. 612	Variante di Verla	10,0
S.S. 612	Variante di Lisignago	10,0
S.S. 612	Variante di Molina	8,0
S.S. 12	Variante di Lavis	10,0
S.S. 12	Variante Sud di Trento	12,0
S.S. 47	Costruzione svincolo di Martignano	3,0

segue

Tab. 4.7.1 24

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO ALTO ADIGE prov. TRENTO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 46	Sistemazioni saltuarie	10,0
S.S. 50	Sistemazioni saltuarie fra Pontet e S. Martino	8,0
S.S. 240	Variante di Mori	8,0
S.S. 240	Ricostruzione ponte Cà Rossa	1,0
S.S. 349	Eliminazione del P.L. di Villazzano	6,0
S.S. 612	Completamento tronco Valda-Capriana	14,0
		228,8
	Fuori rete grande comunicazione	
S.S. 347	Ricostruzione del ponte sul Torrente Cereda	2,0
S.S. 421	Sistemazione tra Nembia e S. Lorenzo (I° Lotto)	12,0
		14,0
		242,8

Tab. 4.7.1 25

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 13	Nuovo collegamento tra la tang. di Mestre e la S.S. 53	16,0
S.S. 13	Tangenziale Est di Treviso	20,0
S.S. 13	Variante di Spresiano	5,0
S.S. 16	Variante di Battaglia Terme	19,0
S.S. 16	Completamento variante di Rovigo fra Transpolesana, S.S. 443 e S.S. 16	5,0
S.S. 47	Variante fuori sede di S. Nazario	38,0
S.S. 47	Lavori di ammodernamento in variante (lotto 1/A Nord di Pove del Grappa)	4,0
S.S. 245	Variante di Resana e Castelfranco Veneto	24,0
S.S. 245	Variante di Tre Baseleghe e Piombino Dese	25,0
S.S. 245	Variante di Scorzè - Martellago fino alla tang. di Mestre	25,0
S.S. 307	Lavori di ammodernamento compreso il tratto di collegamento alla tang. Est di Padova (3° lotto)	27,0
S.S. 499	Sistemazione svincoli e opere di completamento	11,0
S.S. 443	Bretella tra la Transpolesana a Rovigo e la S.S. 443 a Villadose	5,0

segue

Tab. 4.7.1 26

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.P. TV	Futuro proseguimento S.S. 307 - Castelfranco - Nogarè innesto S.S. 348	10,0
TV - Ostiglia	1° Lotto (Treviso - Camposampiero)	41,0
TV - Ostiglia	2° Lotto (Legnago - Ostiglia)	30,0
S.S. 309/S.P. PD e VE/ S.S. 516/S.S. 495	Sistemazione e adeguamenti nuova direttrice fino al ponte di Corbola	40,0
S.S. 434	Eliminazione di quattro incroci a raso	3,0
S.S. 434	Lavori di rafforzamento della pavimentazione	1,5
S.S. 434	Costruzione della variante per il collegamento alla tangenziale di Verona della Transpolesana	13,0
S.S. 50/51	Costruzione bretella di collegamento fra S.S. 51 (Cadola) e la S.S. 50 (Belsit) con prosecuzione fra Bettin di Salce e Chiesurazza - Circonvallazione di Belluno	12,0
S.S. 50 bis	Sistemazione tratto Arsie' - Arten	14,5
S.S. 51	Sistemazione in sede tratto Longarone Castellavazzo	2,0
S.S. 51	Ammodernamento tratto Castellavazzo - Ospitale di Cadore	19,0
S.S. 251	Sistemazione galleria in località Diga di Vajont	2,0
S.S. 51	Variante Tai - Pieve di Cadore	21,0

segue

Tab. 4.7.1 27

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 51 bis	Variante di Lozzo di Cadore	14,0
S.S. 11	Raccordo S.S. 11 - Marittima (Venezia)	15,0
S.S. 203	Variante in località Castei	6,0
S.S. 248	Ammodernamento fra S.S. 13 e Volpago del Montello	32,0
S.S. 248	Variante Sud di Montebelluna (Volpago - Caerano)	33,0
S.S. 248	Ammodernamento in nuova sede tratto Caerano Tang. Est di Bassano	40,0
S.P. 41 e 45	Ammodernamento in nuova sede della S.P. tra Adria e Rosolina	41,0
S.S. 245	Ammodernamento in nuova sede: variante di Rossano Veneto	15,0
S.S. 307	Lavori di ammodernamento tra San Michele delle Badesse e S.S. 245 (2° lotto)	24,0
S.S. 307	Completamento del collegamento del Casello di Padova Est con la S.S. 16	3,5
S.S. 10	Variante di Bonferraro	6,0
S.S. 10	Variante di Nogara	12,0
S.S. 10	Costruzione nuova sede della S.S. 10 (Km 311 + 000) all'innesto Transpolesana (Lato Ovest)	15,0
S.S. 12	Costruzione di galleria paramassi	5,5

segue

Tab. 4.7.1 28

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 12	Variante di Nassar	1,5
S.S. 12	Allargamenti e sistemazione varie	1,5
S.S. 12	Raccordo con la variante alle S.S. 249 e 450	10,0
S.S. 13/53	Raccordi ai Caselli autostradale della A 27	25,0
S.S. 16	Eliminazione incrocio a raso tra la S.S. 16 e la S.S. 10	4,5
S.S. 16	Costruzione nuovo ponte sull'Adige	7,0
S.S. 16	Eliminazione sottopasso F.S. a Occhiobello	5,0
S.S. 47	Variante di Rosà	per memoria
S.S. 47	Bretella di collegamento fra la tang. di Bassano e la S.S. 248 e costruzione svincoli	5,0
S.S. 47	Difese paramassi	1,0
S.S. 443	Lavori di ammodernamento tratto Rovigo - Adria	per memoria
S.S. 50	Variante fra Busche e Arten (Tang. di Feltre)	40,0
S.S. 50	Sistemazione tra il Km 28,5 e il Km 30,5 Busche - Salmenega	3,0
S.S. 50	Variante Salmenega - Sedico	25,0
S.S. 50	Interventi saltuari fra Sedico e Belsit	4,0
S.S. 51	Ammodernamento fra Ospitale e Macchietto	18,0

segue

Tab. 4.7.1 29

PIANO DECENNALE

1^ FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 51	Variante di Valle di Cadore	10,0
S.S. 51	Variante di Venas di Cadore	9,0
S.S. 51	Variante di Vodo di Cadore	8,0
S.S. 51	Variante di Borca di Cadore	9,0
S.S. 51	Variante di Cortina d'Ampezzo :	
	1° lotto	4,5
	2° lotto	5,0
	3° lotto	3,8
	4° lotto	6,0
S.S. 51	Variante di Zuel	3,5
S.S. 348	Variante in galleria a Fener	12,5
S.S. 348	Rettifica e sistemazione a S. Maria di Quero	1,5
S.S. 203	Variante di Agordo	20,0
S.S. 203	S. Cipriano Listolade - sistemazione	2,5
S.S. 14	Collegamento della S.S. 14 Triestina con Jesolo Lido	20,0
S.S. 14	Collegamento della S.S. 14 Triestina con Caorle	30,0
S.S. 14	Collegamento A 4 con S.S. 14 e aeroporto Marco Polo	per memoria (P.T. 79/81)

segue

Tab. 4.7.1 30

PIANO DECENNALE

1^ FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 52	Pelos - Passo Mauria - Interventi di adeguamento	3,0
		993,8
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 12	Completamento della variante di Isola della Scala	10,0
S.S. 14	Traversa Nord di Portogruaro (2° lotto)	per memoria (P.T. 79/81)
S.S. 14	Traversa Nord di Portogruaro (4° lotto)	20,0
S.S. 14	Traversa Sud di San Donà di Piave	19,0
S.S. 46	Sistemazione di tratti fra Schio e Pian delle Fugazze	5,0
S.S. 46	Ammodernamento Vicenza - Schio	10,0
S.S. 51	Circonvallazione Est di Vittorio Veneto con eliminazione dell'attraversamento del centro storico di Serravalle	15,0
S.S. 53/348	Tang. di Treviso (4° lotto) dalla S.S. 53 alla S.S. 348	7,0
S.S. 348	Variante di Postioma	per memoria (P.T. 79/81)
S.S. 53	Sistemazione di tratti da Treviso a Portogruaro compresa la variante di Oderzo e Ponte di Piave	10,0
S.S. 53	Completamento della variante di Carmignano e ponte sul Brenta a Cittadella	3,5

segue

Tab. 4.7.1 31

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 53	Eliminazione curve pericolose abitato di Lisiera	per memoria
S.S. 62	Ammodernamento fra Verona e l'aeroporto di Villafranca	2,0
S.S. 246	Ammodernamento nel tratto Alte - Ceccato - Valdagno	4,0
S.S. 246	Raccordo tang. Sud Vicenza, di collegamento ai caselli Alte Montecchio, Vicenza Ovest e Vicenza Est della A 4	54,0(*)
S.S. 247	Variante di Longare con allacciamento al casello A 4 di Vicenza Est	19,0
S.S. 249	Nuovo collegamento dalla A 4 alla S.S. 11	4,0(*)
S.S. 249	Nuovo collegamento dalla S.S. 249 alla S.P. Valeggio - Castelnuovo, con raccordo per Castiglione dello Stiviere	14,0
S.S. 249	Costruzione di un tratto in corrispondenza della S.P. Valeggio - Castelnuovo, variante di Valeggio sul Mincio	9,0
S.S. 516	Opere di sistemazione puntuali, eliminazione di curve pericolose e rifacimento Pontelongo	4,0
S.S. 495	Ammodernamento del tratto da Ponte Corbola ad Ariano Polesine	10,0
S.S. 516	Variante di Piove di Sacco	17,0

segue

Tab. 4.7.1 32

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 516	Completamento in nuova sede fra Padova e Piove di Sacco	14,0
S.S. 516	Sistemazione Cavarzere - Adria	10,0
S.S. 50	Variante e sistemazione delle opere di difesa a Moline in Val Schener	3,0
S.S. 355	Lavori di riattazione e protezione fra S. Stefano e Sappada	2,0
S.S. 52	Lavori di adeguamento fra Ponte della Lasta e S. Stefano di Cadore	12,0
S.S. 635	Ammodernamento tratto Tovena - Passo di S. Boldo	5,0
S.S. 48	Lavori di adeguamento e sistemazione fra Terlisse e Cimagogna	5,0
S.S. 346	Prolungamento della galleria delle Anime	2,0
S.S. 251	Variante per zona in frana a Pirago	9,5
S.S. 251	Ricostruzione ponte sul Rio Bosconero	7,0
S.S. 635	Eliminazione passaggio a livello a Bribano	8,0
S.S. 10	Ammodernamento in nuova sede tratto Legnago - Monselice: 1° Lotto Este - Monselice	20,0
S.S. 10	Ammodernamento in nuova sede tratto Legnago - Monselice : altri lotti Legnago - Montagnana - Este	20,0

segue

Tab. 4.7.1 33

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 11	Raccordo tang. Sud Verona con collegamento S.S. 12 - 434 - 11 lato Vicenza e i caselli Verona Sud ed Est della A 4, nonchè del quadrante Europa	39,0 (*)
S.S. 11	Tangenziale Nord di Padova adiacente alla A4	20,0 (*)
S.S. 515	Sottopasso ferroviario in località Busa di Vigonza e sistemazioni varie	9,0
S.S. 347	Ammodernamento curve tratto Venas - Passo Cereda	1,5
S.S. 141 bis	Sistemazioni varie fino al Passo del Forcelletto	6,0
		410,5
		1.404,3
		==========

(*) = a carico Autostrade

Tab. 4.7.1 34

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: FRIULI VENEZIA GIULIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 13	Lavori di completamento dello svincolo del raccordo autostradale Cimpello - S.S. 13 (loc. Piandipan)	5,0
S.S. 13	Eliminazione passaggio a livello F.S. di Santa Caterina (Km. 125 + 273)	6,0
S.S. 13	Collegamento fra la S.S. 13 e la A 23 in località Udine Sud (S.S. 56)	40,0
S.S. 13	Variante di Tarvisio dal Km 220 + 250 al Km 223 + 750	15,0
S.S. 52	Ammodernamento dell'attraversamento dello abitato di Amaro tra i Km 3 + 000 e 4 + 320	3,0
S.S. 52 bis	Completamento della variante esterna di Tolmezzo	0,5
S.S. 52 bis	Lavori di ristrutturazione da Tolmezzo a Timau	20,0
S.S. 251	Ammodernamento da Pordenone a Ponte del Giulio	40,0
S.S. 251	I° Lotto comprendente la costruzione del Nuovo Ponte del Giulio	25,0
S.S. 251	II° Lotto stralcio per completamento II° Lotto	5,0

segue

Tab. 4.7.1 35

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: FRIULI VENEZIA GIULIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Racc. aut. Villesse - Gorizia	Completamento cavalcavia F.S.	0,8
	Nuovo collegamento tra la S.S. 464 a Sequals e il casello Autostradale di Gemona della A 23	60,0
	Raccordo fra il casello di Redipuglia della A 4 e l'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari	3,5
S.S. 13	Variante di Casarsa e Orcenigo	50,0
S.S. 52 bis	Lavori di ristrutturazione da Tolmezzo a Timau	60,0
S.S. 251	II° Lotto comprendente lavori di rettifica e miglioria da Barcis al confine regionale	60,0
S.S. 464	Ammodernamento da Maniago a Spilimbergo	35,0
	Nuovo Collegamento tra la S.S. 464 a Sequals e la A 23 (Gemona)	70,0
		498,8
Fuori rete grande comunicazione		
S.S. 52	Sistemazione Passo della Morte	30,0
S.S. 14	Variante di Latisana	10,0
S.S. 355	Variante di Piani di Luzza	14,0
		54,0
		552,8

Tab. 4.7.1 36

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LIGURIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 1	Costruzione di Varianti :	
	tratto Sarzana - Sestri Levante	70,0
	tratto Sestri Levante - Genova	40,0
	tratto Genova - Savona	70,0
	tratto Savona - Andora	120,0
	tratto Andora - Ventimiglia	160,0
S.S. 28	Completamento tratti:	
	Armo - Cantarana	70,0
	Pontedasso - Prati del Miglio	30,0
	Imperia - Pontedasso	30,0
S.S. 29	Sistemazioni da Savona al conf. regionale	40,0
		630,0
Fuori rete di grande comunicazione		
	Asse attrezzato Porto di Genova - S.S. 35 - Svincolo autostradale di Bolzaneto	158,0
	Raccordo diretto fra l'autostrada Voltri - Alessandria e il bacino portuale di Voltri	12,0
	Asse attrezzato Porto di Savona - Vado - viabilità di grande comunicazione	20,0

Tab. 4.7.1 37

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LIGURIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Asse attrezzato Porto di La Spezia - viabilità di grande comunicazione	23,0
	Asse attrezzato Porto di Imperia - viabilità di grande comunicazione (S.S. 28)	18,0
		231,0
		861,0

Tab. 4.7.1 38

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: EMILIA ROMAGNA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.G.C. E 45	Completamento	100,0
Cispadana	Realizzazione Ferrara - interporto di Parma (carreggiata)	150,0
S.S. 9	Tangenziali e interconnessioni principali (1° fase) :	
	- Cesena : completamento	
	- Forlì : completamento	
	- Faenza : completamento	
	- Castel Bolognese : realizzazione	
	- Imola : completamento	
	- Castelfranco Emilia : realizzazione	240,0
	- Modena : completamento	
	- Reggio Emilia : completamento	
	- Parma : completamento	
	- Fidenza : completamento	
	- Fiorenzuola : realizzazione	
	- Piacenza : realizzazione	
S.S. 16	Rimini - Cattolica	90,0
S.S. 16	Ferrara - Ravenna	30,0
S.S. 45	Ammodernamento	30,0
S.S. 63	Vezzano sul Crostolo - Valico Cerreto	40,0

segue

Tab. 4.7.1 39

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: EMILIA ROMAGNA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 64	Ammodernamento tratto Porretta - Terme nodo di Casalecchio Bologna	100,0
S.S. 67	Ammodernamento Castrocaro - S. Cassiano	40,0
S.S. 253	Realizzazione tangenziale Bagnacavallo - Lugo - Massa Lombarda	25,0
S.S. 255	Variante Nonantola - S. Giovanni Persiceto	25,0
S.S. 309	Ravenna - Comacchio	30,0
S.S. 12	Realizzazione variante Formigine Casinalbo - Modena tangenziale	25,0
Pedemontana	Tratto Sassuolo Puianello nuovo ponte Vignola	60,0
	Raccordo Piano decennale con piano di eliminazione passaggi a livello	30,0
		1.015,0
Fuori rete di grande comunicazione		
	Raccordi con interporto e aeroporto di Bologna :	
	- Lungoreno - S. Donato - tangenziale Variante S.S. 64	50,0
	- Raccordo Casello - Bentivoglio A 13 - interporto	15,0

segue

Tab. 4.7.1 40

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: EMILIA ROMAGNA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	- Lungo Savena - tangenziale di Bologna Variante S.S. 65	25,0
	Raccordo Aeroporto di Forlì :	
	- Completamento tangenziale Est in raccordo S.S. 67 - S.S. 9 - S.S. 310	20,0
	Raccordo Porto di Ravenna	15,0
	Miglioramento di itinerari ai sensi art. 2 II comma punto 3 Legge 12 agosto 1982 n. 531 :	
	- S.S. 12 (realizzazione tang. Mirandola)	
	- S.S. 343 (variante Colorno - Torrile)	
	- S.S. 310 (variante Tombina-Cusercoli-Suasia)	
	- S.S. 302	
	- S.S. 610	
	- S.S. 63	202,0
	- S.S. 513	
	- S.S. 359	
	- S.S. 495	
	- S.S. 254	
		327,0
		1.342,0

Tab. 4.7.1 41

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TOSCANA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 1	Tratto Antignano - Chioma (Lottó 0)	78,0
S.S. 1	Variante di Livorno (1° e 2° Lotto)	40,3
S.S. 1	Tratto Cecina - Follonica (Lotti 4°,5°,6°,7°,8°,9°)	195,0
S.S. 1	Tratto Follonica - Grosseto (Lotto 6°)	30,0
S.S. 1	Variante di Grosseto (Lotto 1° e 2°)	50,0
S.G.C. FI-PI-LI	Tratto Empoli - Gello (Lotti 8° e 9°)	82,0
	Tratto Gello-Pisa (S. Piero a Grada) (Lotti 10°, 11° e 12°)	91,0
	Tratto Gello - Livorno (Porto) (Lotti 1° e 2°)	52,0
	Bretella del Cuoio	15,0
	Bretella di Prato	36,0
	Collegamento S.G.C. FI-PI-LI con Pistoia :	
	- S.S. 436 Tratto Stabbia - Monsummano	4,5
	- S.S. 435 Tratto Pistoia - Montecatini - Pescia	20,5
	Collegamento S.G.C. FI-PI-LI con Castel Fiorentino-Certaldo - Poggibonsi :	
	- S.S. 429 Tratto Empoli - Poggibonsi	36,0
	- Cir. di Poggibonsi S.S. 429 dal Km 41 + 250 al racc. aut. Firenze - Siena in loc. Drove	8,0

segue

Tab. 4.7.1 42

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: TOSCANA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.G.C. Grosseto - Fano	Grosseto - Siena - Rapolano - Rigomagno - Monte S. Savino - Arezzo - Le Ville	150,0
S.S. 1	Varianti di Pisa e Massa Carrara	} 261,7
S.S. 2, S.S. 12, S.S. 64, S.S. 67, S.S. 68, S.S. 71, S.S. 74, S.S. 439, S.S. 441, S.S. 445	Lavori diversi	}
		1.150,0
		===========

Tab. 4.7.1 43

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: UMBRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 3	Costruzione degli svincoli a livelli differenziati di :	
	- Spoleto Sud	2,0
	- San Giacomo	2,5
	- Campello sul Clitunno	1,8
	- Borgo Trevi	2,5
	- San Eraclio - Foligno Sud	1,9
	- S.S. n. 77 e Raccordi	2,6
S.S. 3	Lotti di sistemazione generale :	
	- Lotto 3 b dal Km 170 + 400 al Km 172 + 982	18,0
	- Lotto 4 a dal Km 172 + 982 al Km 176 + 000	9,5
	- Lotto 4 b dal Km 176 + 000 al Km 180 + 280	18,2
	- Lotto 5 dal Km 180 + 280 al Km 186 + 925	16,0
	- Lotto 6 dal Km 186 + 925 al Km 194 + 275	13,0
	- Lotto 6 b raccordo con la S.S. 76	6,0
S.S. 75	Costruzione degli svincoli a livelli differenziati di:	
	Ospedalicchio - Assisi	2,6
	Bastia	1,2
	Rivotorto	0,7
	S.S. 147 (Viole)	1,8
Racc. aut. Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti	Costruzione del tronco compreso tra Piè di Moggio e il tronco in esercizio Terni - Orte	200,0

segue

Tab. 4.7.1 44

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: UMBRIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Strada delle Tre Valli Umbre	Tronco 3° : II stralcio completamento del traforo e collegamento con la S.S. 3	25,0
S.S. 219	Adeguamento tronco innesto S.S. 3 - Branca	8,2
S.S. 219	Adeguamento dal Km 5 + 550 al Km 17 + 600.	15,8
S.S. 219	Adeguamento dal Km 21 + 910 al Km 44 + 600	38,0
S.G.C. Grosseto - Fano	Costruzione tronco Le Ville - Selci Lama innesto con E 45	22,5
Strada delle Tre Valli Umbre	Tronco 2° : Lotto II strada comunale S. Sabina - innesto S.S. 3	9,8
S.S. 318	Sistemazione generale tratto nuova classifica Branca - Schifanoia	0,8
S.S. 318	Collegamento in variante Schifanoia - Casale delle Suore	1,5
	Casale delle Suore - P. Carnevale	32,0
	P. Carnevale - Pianello	31,0
	Pianello Ospedalicchio	18,0
S.S. 77	Foligno - Colfiorito	100,0
S.S. 261	Nocera - Cornello	10,0
		612,9

Tab. 4.7.1 45

PIANO DECENNALE

1^ FASCIA INTERVENTI

Regione: MARCHE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
	Collegamento Macerata - Superstrada Muccia - Civitanova Marche (Piediripa)	20,0
S.G.C.	Grosseto - Fano :	
	- Calmazzo - Bivio Borzaga	24,0
	- Bretella di Urbino	35,0
	- Mercatello - Selci (1° lotto)	85,0
	- Fermignano - Mercatello (4° lotto)	65,0
S.S. 76	Variante di Fabriano (1° e 2° lotto)	130,0
S.S. 77	Muccia - Colfiorito	60,0
S.S. 78	Lotto "Salaria" - T.na Piccinini	8,0
S.S. 78	T.na Piccinini - P.te Marese	12,0
S.S. 78	P.te Marese - Carbonaria	15,0
S.S. 78	Carbonaria - Comunanza	14,0
S.S. 361	Traforo del Cornello e variante di Prioraco	90,0
		558,0

Tab. 4.7.1 46

PIANO DECENNALE

1^ FASCIA INTERVENTI

Regione: LAZIO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su strade classificate o di proposta classificazione	
Trasversale Nord	Completamento ANAS	200,0
S.S.V. Rieti - Torano	Completamento costruzione	30,0
S.S. 7	Costruzione tronco di penetrazione al Porto di Gaeta	60,0
S.S. 3	Via Flaminia fino a Prima Porta	40,0
A 1	Penetrazione A 1 fino a Via Ojetti	90,0
S.S. 7	Ammodernamento tratto Terracina - Fondi - Formia	350,0
A 2	Penetrazione A 2 fino a Viale Togliatti	50,0
A 24	Penetrazione A 24 fino alla Tangenziale Est	30,0
Superstrada S. Cesareo	Costruzione tratto Cisterna - S.S. 148	300,0
S.S. 148	Raddoppio tratto Aprilia - Latina	10,0
G.R.A.	Sistemazione G.R.A. tra A 1 e A 2	110,0

segue

Tab. 4.7.1 47

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: LAZIO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 2	Raddoppio tratto fino all'innesto con la Trasversale Nord	200,0
S.S. 4	Ammodernamento tratto Roma - Rieti	25,0
S.S. 156	Ammodernamento tratto Latina - Prossedi - Frosinone	30,0
S.S. 7	Ammodernamento tratto Ciampino - Frattocchie	15,0
S.S. 207	Costruzioni varianti di Cecchina e Aprilia	60,0
S.S. 6	Sistemazione Via Casilina fino al G.R.A. (tratto esterno)	90,0
S.S. 5	Sistemazione via Tiburtina fino al G.R.A. (tratto esterno)	50,0
S.S. 4	Ammodernamento tratto Rieti - Sigillo	80,0
S.S. 2	Ammodernamento tratto Viterbo - confine regionale	50,0
S.S. 1	Sistemazione via Aurelia fino a Fregene	55,0
S.S. 8	Sistemazione Via del Mare	120,0
		2.045,0

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 17	Costruzione variante all'abitato di L'Aquila	60,0
S.S. 17	Adeguamento a strada a scorrimento veloce tipo IV° del tratto dal termine della variante di L'Aquila a Navelli	50,0
S.S. 17	Variante nel tratto dal Km 68 + 500 a Popoli attraverso la S.S. 153	20,0
S.S. 17	Ammodernamento del tratto tra i Km 88 + 287 e 97 + 000	28,0
S.S. 17	Sistemazione del tratto tra i Km 102 + 300 e 105 + 100	4,0
S.S. 80	Completamento raccordo autostradale Teramo (Km 72 + 300) - Giulianova	150,0
S.S. 16	Costruzione della variante di Francavilla con congiungimento della variante di Pescara con la variante di Ortona	90,0
S.S. 16	Costruzione della variante di Montesilvano con congiungimento della variante di Silvi con la variante di Pescara	50,0
S.S. 16	Costruzione della variante di Roseto dal Torrente Borsecchio alla variante di Pineto	80,0

segue

Tab. 4.7.1 49

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 86	Interventi saltuari nel tratto Ponte Treste - Vasto	30,0
S.S.V. Valle di Sangro	Sistemazione del tratto in frana del tronco Piane d'Archi - Bomba	20,0
S.S. 260/80/80 dir.	Adeguamento tronco Amatrice - L'Aquila	65,0
S.S. 16	Costruzione della variante all'abitato di Fossacesia Marina	30,0
S.S. 16	Adeguamento a 4 corsie tra i Km 429 e 432	20,0
		697,0
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 5	Sistemazione tratto da S.S. 153 a svincolo della A 25	5,0
S.S. 5 dir.	Raccordo autostradale tra lo svincolo della A 25 di Sulmona e la S.S. 17	10,0
S.S. 5 bis	Svincolo di Ovindoli	10,0
S.S. 259	Adeguamento intero tronco	30,0
		55,0
		752,0

Tab. 4.7.1 50

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: MOLISE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 16	Completamento variante di Termoli con prolungamento verso Campomarino e interventi di sistemazione frana Petacciato ed in tratti saltuari	45,0
S.S. 85	Ammodernamento dal Km 8 + 000 al Km 28 + 500 compreso variante di Venafro	80
S.S. 17	Completamento in variante tronco Isernia - Castel di Sangro e sistemazione lungo il tracciato molisano con esclusione del tronco dal Km 181 al Km 196	75,0
S.S. 17	Variante al valico di Castelpetroso dal Km 181 al Km 196	45,0
S.S. 627	Completamento in variante del tronco Atina - Isernia dal Km 46 al Km 77	90,0
S.S. 212	Completamento variante dal Km 259 della S.S. 17 al Km 79,55 (innesto S.S. 645)	15,0
Fondo Valle di Biferno	Intervento di civilizzazione e sistemazione dal Km 0,0 al Km 76,2	40,0
S.S. 87	Lavori di ammodernamento e civilizzazione dal Km 105 + 850 al Km 140 + 125	10,0
S.S. 645	Lavori di ammodernamento e civilizzazione dal Km 0 + 000 al Km 29 + 808	10,0

segue

Tab. 4.7.1 51

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: MOLISE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Fondo Valle Trigno	Intervento di civilizzazione e sistemazione dal Km 57 + 100 al Km 79 + 600	10,0
S.S. 158	Sistemazione dal Km 25 al Km 39	40,0
	Raccordo di Campobasso al Fondo Valle Biferno	20,0
S.S. 86/85 bis	Ammodernamento dal Km 28 al Km 44 e completamento della variante di Agnone	40,0
S.S. 87/376	Ammodernamento con varianti tratto S.S. 87 Campobasso fino al Km 178 + 500 - S.S. 376 Bonefro - Santa Croce di Magliano - conf. regione Puglia (S.S. 16)	30,0
		560,0

Tab. 4.7.1 52

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: CAMPANIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
Circonvallazione di Napoli	Ristrutturazione e adeguamento intero tronco Lago Patria - Lufrano	250,0
S.S. 369	Ammodernamento e varianti (Fortorina) con prosecuzione fino al raggiungimento della S.S. 17 in loc. Borchio	70,0
S.S. 166	Ammodernamento tratto Atena Lucana - Roccadaspide - inn. S.S. 18	80,0
S.S. 303	Tratto Lacedonia - Bisaccia - Sferrocavallo su statali F.V. Ufita - Grottaminarda A 16 : proposta regionale di itinerario da Candela (A 16) - Grottaminarda (A 16) per Km 50	100,0
S.S. 7 quater	Ammodernamento fra i Km 0 e 17 compresa la variante di Mondragone	70,0
Variante S.S. 7 quater	Da tang. di Napoli a Lago Patria (raccordi)	20,0
S.S. 163	Ammodernamento, varianti e circonvallazione dell'abitato di Amalfi	50,0
Trasversale del Fortore S.S. 17	Ammodernamento e varianti di Fortorina (completamento) da S. Bartolomeo in Galdo al Fondo Valle Tammaro (Morcone)	70,0

segue

Tab. 4.7.1 53

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: CAMPANIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 158	Raccordi dal quadrivio della piazzetta a Piedimonte Matese e dal quadrivio della piazzetta a San Potito Sannita	16,0
Itinerario Ofantino	Adeguamento tronco S.S. 7 - 400 - 400 dir. - Ofantina II/7 tra Ofantina e 7 bis C. - 7 diram. C. - Ofantina III e S.S. 7 dir. C. e S.S. 401	175,0
S.S. 517	Ammodernamento tratto Caselle in Pittari - Buonabitacolo A 3	25,0
S.S. 7 quater	Variante tra Lago Patria e Castelvolturno	40,0
S.S. 145	Completamento galleria di Pozzano	20,0
A 30	Costruzione del prolungamento della A 30 da Mercato S. Severino alla A 3 (Eboli) per Km 40	150,0 (der. 18 bis)
S.S. 145/145 bis	Ammodernamento e completamento variante Castellammare - Vico Equense	70,0
Raccordo SA - AV	Ammodernamento del tronco Fisciano - Avellino con insediamento spartitraffico per Km 20 e svincolo al Km 27 + 304	90,0
S.S. 265	Innesto S.S. 265 - innesto S.S. 7 da S. Agata dei Goti ad Airola	25,0
S.S. 85	Adeguamento varianti e raccordi tra confine compartimentale e Caianello per Km 8	30,0
S.S. 90	Opere di adeguamento sull'intero percorso	20,0

segue

Tab. 4.7.1 54

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: CAMPANIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 268	IV Lotto da S. Giuseppe Vesuviano a Scafati (S.S. 78)	70,0
S.S. 268/266/18	Tronco dalla var. S.S. 268 fino alla S.S. 18 presso Nocera Superiore (Km 14)	60,0
S.S. 18	Tronco Eboli (A 3) - Castel S. Lorenzo - (S.S. 18) nei pressi di Vallo della Lucania (Fondo Valle Calore): in alternativa all'itinerario nazionale lungo la S.S. 18 (Km 60), tutto in nuovo tracciato 1° tratto	200,0
	Bretella di collegamento tra A 3 (Pagani) e A 30 (Sarno) (L. 40,0 miliardi deroga art. 18 bis)	-
		1.701,0

Tab. 4.7.1 55

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: PUGLIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 16	Tratto Bari - Fasano	90,0
S.S. 379	Tratto Fasano - Brindisi	100,0
S.S. 89	Tratto Rodi - Vieste	160,0
S.S. 16	Variante di Lecce	75,0
S.S. 101	Variante di Gallipoli	50,0
S.S. 16	Variante di Brindisi	90,0
S.S. 106-106 dir.	Tratto Taranto - conf. reg. e diram. per A 14	170,0
Itinerario Bradanico - Salentino	Tratto Taranto-Lecce	200,0
S.S. 90	Tratto Foggia - Ariano Irpino	120,0
S.S. 16	Tratto Cerignola - Barletta - Bari	70,0
S.S. 96	Tratto Bari - Altamura - Gravina - confine	145,0
S.S. 17	Tratto Foggia - confine regionale	135,0
		1.405,0

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: BASILICATA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 95	5° Lotto bis e 6° Lotto (variante di Brienza)	40,0
S.S. 103	Tronco dalla variante di Moliterno alla strada Fondo Valle d'Agri	10,0
	Strada del Cogliandrino : dalla S.S. 103 alla Sinnica	30,0
	Collegamento Lauria - A 3	35,0
	Strada Fondo Valle Noce	10,0
	Strada Melfi - Candela	25,0
	Strada Potenza - Bari	90,0
S.S. 106	Intero tratto	90,0
Strada Matera - Pollino	Dallo svincolo di Pisticci sulla Basentana allo svincolo di Montalbano sulla F.V. d'Agri - dallo svincolo di Montalbano sulla F.V. d'Agri alla Sinnica presso Rotondella - integrazione interventi sulla Matera-Ferrandina Scalo - integrazioni sulla Sarmentana	90,0
Itinerario Bradanico-Salentino	Tronco VII, lotto I di Lavello / Tronco I, lotto I della Martella; tronco I, lotto III di S. Maria d'Irsi; tronco II lotto III del Capo-	

segue

Tab. 4.7.1 57

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: BASILICATA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	tosto / integrazione sul tronco VII Lotto II di Leonessa	170,0
S.S. 481	Variante lungo il Torrente Appio fra i Km 0 + 000 e 11 + 100	15,0
		605,0

Tab. 4.7.1 58

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: CALABRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 106	Completamento lotti : - dal Km 48 + 000 al Km 54 + 200 (var. Palizzi) - dal Km 89 + 350 al Km 120 + 830 (tratto Locri - Siderno - Roccella) - dal Km 155 al Km 163 (tratto Mar di S. Andrea - S. Sosteno - Davoli - Var. di Soverato) - dal Km 177 + 600 al Km 189 + 000 (tratto Copanello - Catanzaro Lido - Bellino) - tratto Sibari - Confine regionale	162,0
S.S. 106	Dal Km 290 (Torretta di Crucoli) al Km 330 (Mirto Crosia) (Completamento)	159,0
S.S. 106	Completamento dal Km 250 (Crotone) al Km 276 (Cirò M.)	103,0
S.S. 106	Completamento dal Km 136 (Monasterace M.) al Km 156 (Isca M.)	79,0
S.S. 106	Completamento dal Km 55 (fine variante di Palizzi M.) al Km 85 (Bovalino M.)	120,0
Trasversale delle Serre	Ultimazione e congiungimento dei tronchi Soverato - Chiaravalle - Vallelonga - bivio Monte Cucco - Simbario, Vezzano - A 3	50,0
Trasversale delle terme	Completamento	20,0

segue

Tab. 4.7.1 59

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

R e g i o n e : CALABRIA (segue)

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
Itinerario dei Due Mari	Completamento dell'itinerario tra l'aeroporto di Lamezia Terme e Catanzaro Lido, sia lungo la Valle del Castaci sia lungo la Valle del Corace, compreso il raddoppio della galleria del Sansinato	25,0
S.S. 280 racc.	Completamento e svincolo a livelli sfalsati presso il Motel Agip di Catanzaro	5,0
Itinerario Silano	Completamento itinerario S.S. 280 racc., tang. Ovest di Catanzaro, S.S. 109 bis, Cafarda, S.P. Piani di Moio, S.S. 179 dir., S.S. 179, S.P. da bivio Trepidò alla S.G.C. Cosenza - Crotone presso S. Giovanni in Fiore	30,0
S.S. 18	Eliminazione della interruzione presso Paola	32,0
S.S. 18	Interventi e completamenti in tratti saltuari da Falerna a Praia a Mare	80,0
S.S. 184	Ammodernamento dell'itinerario di collegamento al Porto e all'Aeroporto di Reggio Calabria	25,0
S.S. 481	Variante da S. Stefano a Ponte Falco (2° St., 2° Lt.)	5,0
S.S. 481	Sistemazione generale tra i Km 14 + 300 e 23 + 000	8,0
		913,0
		=========

Tab. 4.7.1 60

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

R e g i o n e : SICILIA

ARTERIA	I N T E R V E N T O	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
Collegamento A 18 - A 19	Completamento del collegamento da Misterbianco a San Gregorio	51,5
A 20	Completamento dell'autostrada per il tratto non ancora finanziato	502,0
A 19	Interventi di ripristino straordinari	54,5
A 19	Interventi di riqualifica	20,5
A 29	Interventi di ripristino straordinari	20,0
A 29	Costruzione di gallerie paramassi fra Km 0 + 500 e Km 2 + 600	10,0
S.S.V.	Licata - Torrente Braemi completamento della arteria dal Km 31 + 266 al Km 39 + 100	50,0
S.S. 114	Eliminazione di strettoie sottopassi con limitazioni di sagoma e curve pericolose	9,0
S.S. 114	Eliminazione di tratti dissestati, pericolosi o di cattiva percorribilità	21,0
S.S. 114	Variante fra Capo Mulini e Catania	40,0
S.S. 114	Variante con caratteristiche autostradali nel tratto Catania - Siracusa e collegamento con l'autostrada Siracusa - Gela	210,0

segue

Tab. 4.7.1 61

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 114	Collegamento tra la S.S. 114 e la tang. Catania (Sud)	30,0
S.S. 115	Variante da Trapani (Km 1 + 300) a Mazara (Km 54 + 300)	190,0
S.S. 115	Integrazione della viabilità esistente fra il Km 99 + 500 e il Km 106 + 600	20,0
S.S. 115	Ammodernamento e sistemazione del tratto da Gela (Km 261 + 060) a Ragusa (Km 319 + 370) compresa la variante di Comiso	60,0
S.S. 115	Variante in località Ponte Scarparo	3,0
S.S. 115	Eliminazione di passaggi a livello e bonifica pareti rocciose	1,2
S.S. 115	Ammodernamento e sistemazione tra il Km 189 + 070 e il Km 193 + 400	6,0
S.S. 117	Sistemazione dell'innesto con la S.S. 113	3,0
S.S. 117	Variante all'abitato di Reitano	6,0
S.S. 117	Ammodernamento e sistemazione del tratto Mistretta-Nicosia	70,0
S.S. 117 bis	Completamento dei lavori di sistemazione e di ammodernamento tra il Km 49 + 650 e il Km 62 + 000	26,3
S.S. 117 bis	Lavori diversi di manutenzione straordinaria	2,2

segue

Tab. 4.7.1 62

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 121	Sistemazione di tratti tortuosi e bonifica di tratti in frana dal Km 232 al Km 240	8,0
S.S. 121	Bonifica di frana ed opere di salvaguardia alle fondazioni dei viadotti dal Km 248 al Km 249	1,5
S.S. 121	Interventi di manutenzione straordinaria in tratti saltuari dal Km 202 + 000 al Km 252 + 350	7,0
S.S. 189	Sistemazione plano-altimetrica ed opere di salvaguardia in tratti interessati da frane dal Km 4 + 500 al Km 14 + 000	5,0
S.S. 189	Costruzione dello svincolo di Castronovo al Km 15 + 400	4,5
S.S. 189	Costruzione dello svincolo di Cammarata e di S. Giovanni Gemini al Km 23 + 350	2,0
S.S. 189	Eliminazione di curve pericolose e opere di difesa e di presidio dal Km 23 al Km 25	4,0
S.S. 189	Sistemazione ed ammodernamento del tratto in frana fra il Km 30 e il Km 32	2,0
S.S. 189	Integrazione della viabilità esistente fra i Km 54 e 58	3,0
S.S. 189	Interventi di manutenzone straordinaria diversi	3,7
S.S. 121	Realizzazione degli svincoli di Villafrati e Baucina	4,5

segue

Tab. 4.7.1 63

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 193	Completamento della variante dal Km 5 + 450 al Km 6 + 330	6,0
S.S. 194	Completamento dell'itinerario Catania-Ragusa con ammodernamento del tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 114 e il Km 13 + 493	30,0
S.S. 194	Sistemazione del corpo stradale e adeguamento della piattaforma tra i Km 13 + 493 e 17 + 000	3,1
S.S. 417	Interventi di manutenzione straordinaria	2,3
S.S. 514	Sistemazione del corpo stradale dissestato tra i Km 27 + 000 e 31 + 500	2,0
S.S. 640	Bonifica del corpo stradale e rifacimento della pavimentazione in tratti saltuari dal Km 7 al Km 61	20,0
S.S.V. Nord/Sud	Costruzione 1° lotto dal Km 12 + 000 della S.S. 192 a Contrada Piana Comune (Km 3 + 671)	45,0
S.S.V. Caltanissetta - Gela	Interventi di riqualifica (giunti di viadotti dal Km 0 + 000 al Km 22 + 892 e riparazioni del Piano viabile dal Km 29 + 630 al Km 33 + 480)	3,8

segue

Tab. 4.7.1 64

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S.V. Caltanissetta - Gela	- sistemazione idraulica dell'Imera Meridionale (dal Km 6 + 000 al Km 18 + 210) e sistemazione delle sponde del Torrente Braemi	9,0
	- costruzione dello svincolo di Caltanissetta e Pietraperzia	6,8
	- completamento dell'arteria mediante la costruzione dei lotti 6°/1° St., 6°/2° St., 7° e 8°	135,3
S.S.V. Palermo - Sciacca	- completamento del 1° Lotto 3° St. (tratto Palermo - Portella della Paglia	4,5
	- sistemazione di pendici franose in prossimità di viadotti Segreto e Camecas	2,0
	- completamento dei lavori di costruzione del tratto Portella della Paglia - Ponte Pernice	10,0
	Circonvallazione di Palermo (L. 42,0 miliardi art. 5)	-
		1.831,3

Tab. 4.7.1 65

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 131	Eliminazione di intersezione a raso e sistemazione e completamenti in sede e in variante	113,4
S.S. 131 DCN/S.S. 125	Completamento itinerario Abbasanta - Olbia	113,9
S.S. 125/133/133 bis	Sistemazione e ammodernamento itinerario Olbia - S. Teresa di Gallura	40,0
S.S. 130	Eliminazione intersezioni a raso S.S. 130	30,0
S.S. 126	Ammodernamento e sistemazione	20,0
S.S. 195	Ammodernamento e sistemazione	85,0
S.S. 125	Variante costiera, ammodernamento e sistemazione itinerario Cagliari - Tortolì	138,0
S.S. 389/198	Completamento itinerario Nuoro - Tortolì	150,0
S.S. 597, S.S. 199, Strada Monti - Olbia	Ammodernamento e sistemazione itinerario Codrongianus - Olbia	60,0
S.S. 554/391	Circonvallazione Nord di Cagliari e collegamento con l'aeroporto di Elmas: eliminazione intersezione a raso e sistemazione	25,0
S.S. 291	Collegamento tra Sassari e l'aeroporto di Alghero - Fertilia	30,0

segue

Tab. 4.7.1 66

PIANO DECENNALE

1° FASCIA INTERVENTI

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 125/127	Infrastrutture viarie a servizio del sistema portuale Olbia - Golfo Aranci e dell'aeroporto Olbia - Costa Smeralda	30,0
S.S. 127	Ammodernamento e sistemazione itinerario Sassari - Tempio - Olbia:	
	Tratto Scala Ruia - Tempio	35,0
	Tratto Tempio - Olbia	95,0
		955,3
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 388	Ammodernamento e sistemazione tratto Oristano - Sorgono	50,0
S.S. 293/126/126 dir.	Ammodernamento e sistemazione itinerario Siliqua - Calasetta	35,0
S.S. 129 bis	Ammodernamento e sistemazione tratto Macomer - Bosa	30,0
		115,0
		1.080,3

Tab. 4.7.2 1

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 31 bis	Ammodernamento tra Morano e Trino	12,0
S.S. 35	Ammodernamento tra Autoporto di Rivalta e Serravalle	30,0
S.S. 456	Ammodernamento in sede diversa da conf. prov. ad Aqui.	4,0
S.S. 596 dir.	Ammodernamento tra Casello A 26 e conf. reg.	10,0
S.S. 456	Ammodernamento in sede diversa tra Gianola e conf. prov.	10,0
S.S. 456	Ammodernamento in sede diversa tra Nizza e Gianola	10,0
S.S. 457	Ammodernamento tra tang. N-E di Asti e Castell'Alfero	20,0
S.S. 457	Ammodernamento tra Castell'Alfero e Penango	30,0
S.S. 458	Ammodernamento	30,0
S.S. 456/10	Circonvallazione S-O di Asti	12,0
S.S. 21	Variante di Demonte	8,0
S.S. 21	Variante di Aisone	12,0
S.S. 28	Variante di Mondovì (3° Lotto)	9,0
S.S. 20	Variante di Borgo San Dalmazzo e Cuneo	30,0

segue

Tab. 4.7.2 2

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 589	Ammodernamento in sede diversa fra Saluzzo e Busca, compresa la variante di Saluzzo	25,0
S.S. 11	Adeguamento tra Novara e Casello A 26 (Borgo Vercelli), con variante di Cameriano e Orfengo	20,0
S.S. 34	Ammodernamento Ghiffa - conf. Stato	20,0
S.S. 34	Variante di Verbania	40,0
S.S. 229	Circonvallazione di Caltignaga e Momo	12,0
S.S. 589	Variante di Cavour e Osasco	8,0
S.S. 419	Comp. dalla S.P. Andrate alla S.S. 26 (2° Lotto)	20,0
		392,0
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 31	Ammodernamento tratto Alessandria - San Salvatore	15,0
S.S. 31	Variante di Mirabello - Occimiano e San Germano	30,0
S.S. 31	Ammodernamento tra Casale e Villanova	4,0
S.S. 211	Ammodernamento in sede	30,0
S.S. 456	Adeguamento in sede tratto Acqui - Ovada	6,0
S.S. 456	Variante al Martinetto	6,0
S.S. 494	Adeguamento in sede nel tratto Alessandria - Valenza	10,0
S.S. 22	Ammodernamento tra Dronero e Acceglio	60,0

segue

Tab. 4.7.2 3

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 32	Ammodernamento tra Varallo P. e S.S. 33, con circonvallazione di Varallo P. e Borgo Ticino e allacciamento casello A 26/8 dir.	30,0
S.S. 211	Circonvallazione di Garbagnate - Vespolate - Borgo Lavezzaro	25,0
S.S. 211	Variante di Mortara (3° Lotto)	15,0
S.S. 337	Ammodernamento tra il Km 27 e il Km 29 (conf. Stato)	6,0
S.S. 10	Circonvallazione di Chieri	10,0
S.S. 20	Circonvallazione di Carignano e la Loggia	15,0
S.S. 23	Variante di Perosa Argentina	20,0
S.S. 23	Consolidamento e difesa tra Pragelato e Sestriere	10,0
S.S. 24	Variante di Alpignano e Pianezza	8,0
S.S. 11	Ammodernamento del tratto Vercelli - San Germano, con variante di San Germano	25,0
S.S. 230	Ampliamento a quattro corsie da Vercelli a Quinto	8,0
S.S. 232	Collegamento Cossato - Vallemosso (Trivero); lotti successivi al 1°	35,0
S.S. 229	Sistemazione in sede tra i Km 30 e 31	1,0
S.S. 299	Variante di Scopa e Scopello	8,0

segue

Tab. 4.7.2 4

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: PIEMONTE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 455	Adeguamento sede stradale in prossimità dello abitato di Desana	3,0
		410,0
		802,0
		==========

Tab. 4.7.2 5

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 26	Eliminazione strettoia (sottopasso ferr. di Morgex)	0,5
S.S. 26	Miglioramento viabile da Pre S. Didier al conf. Stato (Km 133 + 700 ÷ 156 + 344)	10,0
S.S. 26 dir.	Ammodernamento e miglioramento tracciato da Pre S. Didier all'imbocco del traforo del Monte Bianco	100,0
		110,5
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 26	Eliminazione viziosità di tracciato in loc. Bard	2,5
S.S. 26	Costruzione raccordo con A 5 - S.S. 506 in loc. Verres	4,0
S.S. 505	Variante di Gressoney St. Jean	3,5
S.S. 505	Eliminazione viziosità planimetrica in loc. Lillyanes	3,0
S.S. 505	Eliminazione viziosità planimetrica in loc. Fontainemore	1,5

segue

Tab. 4.7.2 6

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: VALLE D'AOSTA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 507	Eliminazione viziosità plano-altimetrica tra i Km 7 e 8	4,0
		38,5
		149,0

Tab. 4.7.2 7

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 45 bis	Adeguamento delle esistenti gallerie di sezione ridotta da Gargnano e Riva del Garda (1° St.)	10,0
S.S. 301	Variante di Se[illegible]o	25,0
S.S. 45 bis	Variante di Tormini - Gargnano	40,0
S.S. 45 bis	Adeguamento delle esistenti gallerie di sezione ridotta tra Gargnano e Riva del Garda (3° St.)	15,0
S.P. BS	Ristrutturazione con varianti del tratto Tormini - Bargne	30,0
S.S. 237	Tronco Barghe - Ronte Caffaro: completamento riassetto itinerario con variante	26,0
		168,0

segue

Tab. 4.7.2 8

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 482	Riqualificazione in sede (2° Stralcio)	10,0
S.S. 496	Sistemazione in sede (2° Stralcio)	10,0
S.S. 498	Opere di sistemazione puntuali (2° Stralcio)	12,0
S.S. 42/11/472	Tangenziale Ovest di Treviglio	15,0
S.P. CR e BS	Tangenziale di Soncino e Orzinuovi	30,0
S.P. BS	Ristrutturazione con varianti nel tratto Tormini-Barghe - Ponte Caffaro	30,0
S.S. 9	Ristrutturazione del tratto Milano - Melegnano	20,0
S.S. 11	Adeguamento del tronco Urago - Tang. di Brescia	30,0
S.S. 35	Nuovo tronco Binasco - Milano	50,0
S.S. 235	Variante di Sant'Angelo Lodigiano (2° Lotto)	5,0
S.S. 345	Potenziamento da Concesio a Gardone ed innesto sul sistema tangenziale di Brescia	50,0
S.S. 412	Rifacimento in sede da Roncalea S. Cristina	25,0
S.P. MI	Tronco Nuova Valassina - Peregallo	15,0
S.P. MI	Varianti di Vimercate e Trezzo	5,0
S.P. MI	Ristrutturazione in sede tra Mombello e Trezzo	10,0

segue

Tab. 4.7.2 9

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: LOMBARDIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 470	Ristrutturazione in sede tra Zogno e San Pellegrino (2° Stralcio)	6,0
S.S. 42	Variante di Verdello e Arcene	20,0
S.S. 525	Nuovo ponte sul fiume Adda e sistemazione Boltiere	18,0
Raccordo	Seriate - S.S. 42 - Nembro : completamento	20,0
		405,0
		573,0

Tab. 4.7.2 10

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. Bolzano)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 38	Sistemazione fra bivio Senales e Laces	22,0
S.S. 38	Sistemazione fra Laces e Lasa	4,0
S.S. 38	Sistemazione fra Spondigna e Passo dello Stelvio (3° Lotto)	20,0
S.S. 40	Sistemazioni saltuarie fra Spondigna e Passo Resia (1° Lotto)	6,0
S.S. 41	Sistemazioni saltuarie tra Sluderno e Tubre (1° lt.)	5,0
S.S. 44	Sistemazioni saltuarie tra Merano e S. Leonardo	10,0
S.S. 44 bis	Sistemazioni saltuarie tra Moso e Corvara (2° Lotto)	7,0
S.S. 44 bis	Sistemazioni saltuarie tra Corvara e Passo del Rombo	5,0
S.S. 49	Variante di Castel Badia	10,0
S.S. 49	Sistemazione fra Valdaora e Monguelfo (1° Lotto)	8,0
S.S. 38	Sistemazione fra Oris e Spondigna	4,0
S.S. 40	Sistemazioni saltuarie fra Spondigna e Passo Resia (2° Lotto)	14,0
S.S. 41	Sistemazione saltuarie tra Sluderno e Tubre (2° lotto)	10,0

segue

Tab. 4.7.2 11

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. Bolzano) segue

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 44 bis	Sistemazioni saltuarie fra Moso e Corvara (3° Lotto)	8,0
S.S. 49	Variante di Chienes	12,0
S.S. 49	Variante di Perca	15,0
S.S. 49	Sistemazioni fra Perca e bivio Anterselva	10,0
S.S. 49	Sistemazioni fra Valdaora e Monguelfo (2° Lotto)	12,0
		182,0
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 12	Variante di Fortezza	1,5
S.S. 12	Sistemazione presso Mezzaselva	0,8
S.S. 241	Sistemazione e difese fra Cardano e Nova Levante (2° Lotto)	5,5
S.S. 244	Sistemazione del raccordo con la S.S. 49	4,0
S.S. 244	Sistemazioni tra Longega e La Villa	10,0
S.S. 244	Sistemazione fra Corvara e Passo Campolungo	3,0
S.S. 508	Sistemazione e difese fra Bolzano e Sarentino (3° Lotto)	6,0
S.S. 621	Sistemazioni saltuarie fra Campo Tures e Fonte nella Roccia (2° Lotto)	3,0

segue

Tab. 4.7.2 12

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. Bolzano) segue

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 621	Sistemazioni saltuarie fra Campo Tures e Fonte nella Roccia (3° Lotto)	3,0
S.S. 12	Variante di Prato Isarco	5,0
S.S. 12	Variante di Colle Isarco	10,0
S.S. 244	Sistemazioni e difese fra Montana e Longega (2° Lotto)	10,0
S.S. 621	Sistemazioni saltuarie fra Campo Tures e Fonte nella Roccia (4° Lotto)	4,0
		55,8
		247,8

Tab. 4.7.2 13

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: TRENTINO - A. ADIGE (prov. Trento)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 12	Variante di San Michele e raccordo con S.S. 43	9,0
S.S. 12	Variante di Rovereto	20,0
S.S. 43	Sistemazione del tratto Cles - Mostizzolo (Faè)	45,0
S.S. 47	Variante di Borgo Valsugana	16,0
S.S. 48	Variante di Predazzo	3,0
S.S. 48	Variante di Pozza	2,0
S.S. 42	Variante Brez - Fondo	15,0
S.S. 42	Variante di Cagnò	10,0
S.S. 42	Variante di Revo	10,0
S.S. 239	Variante di Carisolo - Caderzone	12,0
S.S. 239	Variante di Madonna di Campiglio	10,0
		152,0
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 421	Sistemazione fra Nembia e San Lorenzo (2° Lotto)	10,0
		162,0
		=========

Tab. 4.7.2 14

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 248	Svincoli sulla tang. Est di Bassano con strade provinciali	3,5
TV - Ostiglia	III lotto (Camposampiero - Grisignano)	34,0
		37,5
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 10	Ammodernamento in nuova sede tratto Legnago - Monselice: altri lotti Legnago - Montagnana - Este	50,0
S.S. 11	Complanari alla A 4 a Sud di Vicenza	45,0
S.S. 11	Variante sostitutiva della S.S. 11 tra Padova e Mestre	10,0
S.S. 14	Variante parzialmente in nuova sede tra Portogruaro e Latisana	15,0
S.S. 14	Collegamento Portogruaro - Caorle	30,0
S.S. 14	Allargamento da Montiron a Porte Grandi	12,0
S.S. 14	Collegamento con Jesolo a Sud di San Donà di Piave	20,0
S.S. 46	Sistemazione di tratti fra Schio e Pian delle Fugazze	25,0

segue

Tab. 4.7.2 15

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 47	Ammodernamento del tratto Nord del casello di Padova Ovest sulla A 4 con variante per lo abitato di Limena	3,5
S.S. 47	Eliminazione di punti singolari mediante svincoli nel tratto Padova - Bassano	5,0
S.S. 53	Ammodernamento del tratto Castelfranco - Treviso	39,0
S.S. 53	Lavori di ammodernamento del tratto Lisiera - Vicenza, varianti di Vedelago e Campagna Alta - Castelfranco	10,0
S.S. 53	Sistemazione di tratti da Treviso a Portogruaro, compresa la variante di Oderzo e Ponte di Piave	15,0
S.S. 246	Variante per il collegamento di Trissino al casello di Montebello della A 4	10,0
S.S. 246	Ammodernamento nel tratto Alte - Ceccato - Valdagno	22,0
S.S. 247	Variante di Este	10,0
S.S. 307	Completamento del collegamento del casello di Padova Est con la S.S. 16	3,5
S.S. 516	Sistemazione tra Piove di Sacco e Adria	10,0
S.S. 249/450	Lavori di costruzione del lotto Affi - Albisano	30,0
S.S. 516	Lavori di costruzione dell'asta di collegamento Padova - Piove di Sacco - S.S. 309	44,0

segue

Tab. 4.7.2 16

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: VENETO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 635	Ammodernamento del tratto Tovena - Passo di San Boldo	25,0
S.P. Monselice - S.S. 516	Completamento tratti mancanti	10,0
S.P. di Priabona	Ammodernamento strada di collegamento fra la S.S. 246, la S.S. 46 e il valico di Priabona	5,0
S.P. di Priabona	Costruzione tratto Malo - Thiene	5,0
		454,0
		491,5

Tab. 4.7.2 17

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: FRIULI - V. GIULIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 13	Lavori di costruzione della Variante di Basagliapenta al Km 115 + 265	5,0
S.S. 52 bis	Lavori di costruzione di gallerie, muri di sostegno e di controripa, nonchè bonifica di falde montane fra i Km 25 + 300 e 32 + 875 (in alternativa al traforo di Monte Croce Carnico)	10,0
S.S. 54	Ammodernamento da Udine alle Tre Pietre	20,0
S.S. 56	Lavori di costruzione della variante agli abitati di Gorizia, Mossa, Lucinico, Capriva e Cormons (1° Lotto)	20,0
S.S. 351	Ammodernamento dello svincolo di Villesse (con il raccordo aut. Villesse - Gorizia - allacciamento A 4) a Cervignano in funzione dello scalo F.S.	20,0
S.S. 352	Ristrutturazione viabilità in corrispondenza dello scalo F.S. di Cervignano	50,0
S.S. 352	Ammodernamento dal Belvedere a Ponte Matteotti con sovralzo del piano viabile	10,0
S.S. 464	Ammodernamento da Spilimbergo a Udine	7,5

segue

Tab. 4.7.2 18

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: FRIULI - V. GIULIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Racc. aut. Villesse-Gorizia	Adeguamento alla sez. III° C.N.R.	4,0
		147,5
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 52	Sistemazione del Ponte sul Degano a Villasantina e variante tra Socchieve e Ampezzo	30,0
		177,5

Tab. 4.7.2 19

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: LIGURIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 28	Completamento Calderara-Armo	110,0
S.S. 29	Adeguamenti tratto Savona - confine regionale	90,0
S.S. 45	Tratto di penetrazione nella area genovese	45,0
S.S. 45	Variante Laccio - Peasso (completamento)	15,0
S.S. 45	Tratto Peasso - Torriglia	60,0
S.S. 45	Tratto Torriglia - Ponte Trebbia	80,0
S.S. 523	Sistemazione tratti :	
	- Casa del Fabbro - Migliaro	24,0
	- Varese L. - San Pietro di Vara	17,0
	- S. Pietro di Vara - Torza	17,0
	- Migliaro - Battilano	12,0
S.S. 20	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	40,0
S.S. 582	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	17,0
S.S. 225	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	30,0

segue

Tab. 4.7.2 20

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: LIGURIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 226	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	20,0
		587,0
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 35	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	30,0
S.S. 566	Allacciamento Montale - Levanto e Montale - Monte Rosso	35,0
S.S. 334	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	12,0
S.S. 370	Prolungamento da Manarola a Vernazza	50,0
S.S. 370	Altri interventi	20,0
S.S. 458	Sistemazioni, miglioramenti e varianti	30,0
		177,0
		764,0

Tab. 4.7.2 21

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: EMILIA - ROMAGNA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 16	Completamento	130,0
S.S. 9	Tangenziali e interconnessioni principali (completamento)	110,0
S.G.C. E 45	Completamento	87,0
S.S. 64	Completamento	75,0
S.S. 67	Completamento (Castrocaro - Ravenna)	48,0
S.S. 309	Ammodernamento parte in nuova sede (IV° C.N.R.) tra Ravenna e il raccordo Ferrara - Mare (1ª Fase)	44,0
Pedemontana	Ammodernamento (IV C.N.R.) - 1ª Fase	20,0
S.S. 253	Ammodernamento (V C.N.R.) - 1ª Fase	50,0
S.S. 309	Completamento	44,0
S.S. 12	Ammodernamento tratto Lucca - Modena (V C.N.R.)	200,0
S.S. 45	Ammodernamento (IV C.N.R.)	228,0
S.S. 63	Ammodernamento (V C.N.R.)	170,0
S.S. 72	Manutenzione straordinaria	10,0
S.S. 343	Ammodernamento (IV C.N.R.)	28,0
	Raccordo Piano decennale con Piano di eliminazione passaggi a livello	40,0

segue

Tab. 4.7.2 22

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: EMILIA - ROMAGNA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 253	Completamento	50,0
S.S. 255	Ammodernamento (V C.N.R.)	23,0
		1.357,0
Fuori rete di grande comunicazione		
	Ammodernamento strade di penetrazione appenninica e strade di pianura: - S.S. 12 (Mirandola - Modena) - S.S. 65 (Bologna - conf. reg. con Toscana) - S.S. 254 (Forlì - Cervia) - S.S. 343 (Parma - Felino) - S.S. 359 (Fidenza - Bardi) - S.S. 495 (Ariano Polesine - innesto S.S. 16) - S.S. 513 (Sant'Ilario - Castelnuovo) - S.S. 610 (San Biagio - Imola - conf. reg. con Toscana)	
	3ª Fase	100,0
		1.457,0

Tab. 4.7.2

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: TOSCANA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su raccordi autostradali classificati o di proposta classificazione		
Firenze - Siena		100
Arezzo - Battifolle		100
Rapolano - Bettolle		100
Raccordo di Pistoia		20
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 1 S.S. 12 S.S. 64 S.S. 67 S.S. 68 S.S. 71 S.S. 74	Lavori diversi	570
		890
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 441	Sistemazioni	30
		920

Tab. 4.7.2 24

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: UMBRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
S.S. 3	Lavori di miglioramento plano-altimetrico del tratto Terni (Km 104 + 100) - Spoleto (Km 125 + + 200)	25,0
S.S. 3	Lotti di sistemazione generale :	
	- Lotto 7 dal Km 194 + 275 al Km 199 + 855	16,8
	- Lotto 8 dal Km 199 + 855 al Km 208 + 805	25,2
	- Lotto 9 dal Km 208 + 805 al Km 220 + 000	24,5
S.S. 77	Adeguamento in variante da innesto S.S. 3 (Foligno) a confine compartimentale (Col Fiorito)	92,0
S.S. 209	Miglioramento planimetrico e di difesa caduta massi tra S. Anatolia di Narco e Triponzo	8,5
S.S. 320	Variante di Serravalle	10,8
S.S. 320	Opere di difesa caduta massi	5,3
S.S. 396	Variante di Norcia	2,5
S.S. 396	Sistemazione tratto ex Casmez da Norcia a conf. regionale	7,0
S.G.C. Grosseto-Fano	Costruzione tratto Selci Lama - Parnacciano	56,0
S.G.C. Grosseto-Fano	Costruzione tratto Parnacciano - Guinsa	74,0

segue

Tab. 4.7.2 25

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: UMBRIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Strada delle Tre Valli Umbre	Tronco I : innesto S.G.C. E 45 - Firenzuola	37,3
Strada delle Tre Valli Umbre	Tronco II: lotto I° Firenzuola - S. Giovanni di Baiano	10,2
		395,1

Tab. 4.7.2 26

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: MARCHE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.G.C.	Grosseto - Fano :	
	- Mercatello - Selci (2° Lotto)	110,0
	- Mercatello - Selci (3° Lotto)	60,0
	- Fermignano - Mercatello	
	5° lotto	27,0
	6° lotto	72,0
	7° lotto	39,0
	8° lotto	110,0
S.S. 361	Tratto San Severino - Castelraimondo (1° lotto e 2° lotto 1° e 2° stralcio)	21,0
S.S. 361	Variante di S. Severino (1° Lotto)	5,0
S.S. 77	Tratto Muccia - Caccamo:	
	- 2° lotto	11,0
	- 3° lotto	18,0
	- 4° lotto	31,0
	- 5° lotto	22,0
	- 6° lotto	28,0
S.S. 3	Galleria del Furlo, via sinistra	45,0
Asse attrezzato Ancona	Intero tronco Porto - A 14	200,0
		799,0

segue

Tab. 4.7.2 27

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: MARCHE (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete di grande comunicazione	
	Asse Pedemontano Marchigiano	600,0
S.S. 423	Variante tra i Km 15 + 600 e 33 + 700	125,0
		1524,0

Tab. 4.7.2 28

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: LAZIO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Interventi nell'area metropolitana di Roma	
G.R.A.	Tratto Appia - Pontina : costruzione 3^ corsia	50,0
G.R.A.	Tratto Pontina - Salaria : costruzione 3^ corsia	50,0
		100,0
	Su strade classificate o di proposta classificazione	
S.S. 2	Ammodernamento tratto VIterbo - conf. reg.	50,0
S.S. 630	Miglioramento pavimentazione intera tratta	10,0
S.S. 3	Ammodernamento tratto tra i Km 7,7 e 15,4	40,0
S.S. 148	Svincoli e ammodernamento nel tratto ex Mediana	25,0
Autostrada	Roma - Fiumicino: costruzione 3^ corsia	25,0
		150,0

segue

Tab. 4.7.2 29

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: LAZIO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 7	Ammodernamento tratto Ciampino - Frattocchie	15,0
S.S. 207	Costruzione variante di Cecchina	25,0
S.S. 207	Costruzione variante di Aprilia	35,0
S.S. 6	Ammodernamento tratto G.R.A. - Km 19 + 400	45,0
		120,0
		370,0

Tab. 4.7.2 30

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 86	Completamento adeguamento del tratto Castiglione M.M. - Ponte Treste	10,0
S.S. 16	Costruzione della variante di Vasto dal casello della A 14 di Vasto Nord allo svincolo di San Salvo (casello A 14)	60,0
S.S. 16	Costruzione della variante all'abitato di San Vito Marina	60,0
S.S. 16	Costruzione della variante di Giulianova, con congiungimento della variante di Alba Adriatica con la variante di Roseto	60,0
S.S. 16	Adeguamento a quattro corsie del tratto compreso tra la variante di Roseto e la variante di Pineto	14,0
S.S. 16	Costruzione della variante all'abitato di Torino di Sangro Marina con adeguamento del tratto di statale sino al casello della A 14 di Vasto nord	40,0
S.S. 83	Costruzione variante esterna all'abitato di Pescina	8,0
S.S. 81	Ammodernamento intero tronco Ascoli Piceno - Teramo	30,0
S.S.V. di Val di Sangro	Collegamento S.S. 17 per Roccaraso	10,0

segue

Tab. 4.7.2 31

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 17	Ammodernamento dell'intero tronco Antrodoco - L'Aquila	25,0
S.S. 86	Completamento variante all'abitato di Vasto	15,0
S.S. 17	Ammodernamento del tratto compreso tra i Km 147 + 500 e 151 + 035 con eliminazione di un passaggio a livello della linea ferroviaria Sulmona - Carpinone e sistemazione innesto con la S.S. 83	15,0
S.S. 83	Interventi saltuari nel tronco Pescina - Castel di Sangro	15,0
		362,0
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 602	Sistemazione in sede e in variante del tratto compreso tra lo svincolo della A 25 e lo innesto della S.S. 16 bis	10,0
S.S. 151	Interventi per la eliminazione di gravi viziosità planimetriche nel tratto compreso tra il bivio di Loreto (loc. Remartella) e Penne	7,0
S.S. 5	Costruzione variante esterna all'abitato di Avezzano	60,0
S.S. 81	Completamento itinerario a S.V. con caratteristiche tipo IV del tratto Bucchianico - Chieti	20,0

segue

Tab. 4.7.2 32

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 150	Completamento ammodernamento fino a Roseto degli Abruzzi	30,0
S.S. 553	Completamento ammodernamento intero tronco con caratteristiche di S.S.V. tipo IV	50,0
S.S. 81/84	Completamento itinerari a S.V. con caratteristiche tipo IV del tratto Guardiagrele - Val di Sangro	50,0
S.S. 81	Ammodernamento tronco Villa V. - Chieti con caratteristiche di S.S.V. tipo IV	60,0
S.S. 487	Sistemazione del tratto S. Eufemia a M. - S. Leonardo	10,0
S.S. 491	Miglioramento intero tronco	20,0
S.S. 479	Costruzione variante esterna all'abitato di Anversa degli Abruzzi	15,0
S.S. 84	Sistemazione in sede e in variante nel tratto compreso tra Taranta Peligna e l'innesto della S.S. 81	60,0
S.S. 151	Interventi saltuari nel tratto bivio di Loreto (loc. Remartella) - innesto S.S. 16 bis	10,0
S.S. 487	Costruzione della variante esterna all'abitato di Caramanico	15,0
S.S. 487	Sistemazione del tratto bivio Pacentro - Sulmona	10,0

segue

Tab. 4.7.2 33

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: ABRUZZO (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 479	Interventi sàltuari nel tronco Sulmona - Scafa	20,0
S.S. 80	Interventi saltuari nel tronco L'Aquila - Montorio al Vomano	10,0
		457,0
		819,0

Tab. 4.7.2 34

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: MOLISE

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Su rete classificata o di proposta classificazione		
Strada Fondo Valle di Sangro	Sistemazioni in tratti saltuari	20,0
S.S. 86	Ammodernamento di tratti saltuari	30,0
S.S. 87	Sistemazioni tratto Campobasso - inn. S.S. 376	20,0
S.S. 376	Sistemazioni e ammodernamento intero tratto innesto S.S. 87 conf. regionale	40,0
		110,0

Tab. 4.7.2 35

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: CAMPANIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 7	Ammodernamento del tratto tra confine compartimentale e Capua	90,0
S.S. 212	Costruzione nuovo itinerario della Fortorina dall'innesto S.S. 88 a confine compartimentale	100,0
S.S. 91	Tratto Contursi - inn. S.S. 303: opere di ammodernamento per Km 90	150,0
S.S. 87/88	Adeguamento e rettifiche nel tratto Benevento - confine compartimentale	10,0
Asse Andata al Lavoro	Civilizzazione e completamento fino alla S.S. 7	30,0
S.S. 90 bis	Ammodernamento tratti saltuari (intero percorso Km 45)	45,0
Collegamento Fortorina	Nuova costruzione da S.S. 369 (Pesco Sannita) a S.S. 88 (svincolo Casalduni) Fondo Valle Tammaro	70,0
S.S. 7	Ammodernamento tratto Maddaloni - Benevento	80,0
Asse Orientale	Civilizzazione e completamento Asta di penetrazione Napoli	70,0
S.S. 372	Adeguamento di tratti saltuari dell'intero percorso	15,0

Tab. 4.7.2 36

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: CAMPANIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
Asse di supporto	Civilizzazione e completamento ex novo fino a Castel Volturno	85,0
S.S. 7/265	2° e 3° Lotto variante di Caserta	100,0
S.S. 18	Ammodernamento del tratto POlicastro Bussentino - confine compartimentale e completamenti vari tra Battipaglia e Policastro	60,0
Nuova S.S. 88 BN - AV (Km 17)	In alternativa all'attuale S.S. 88 con uscita a Pianodardine svincolo A 16 di Avellino Est	60,0
Svincolo Capua A 2 - S.S. 7 IV	Svincolo di Capua fino alla S.S. 7 quater presso Mondragone	66,0
S.S. 88	Ammodernamento tratto Benevento - Avellino per Km 32	60,0
Itinerario Caianello - Sessa Aurunca	Km 35 di nuova costruzione	150,0
Raccordo	Benevento - A 16 (Km 12,7): ammodernamento	25,0
		1.266,0

Tab. 4.7.2 37

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: PUGLIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata e di proposta classificazione	
S.S. 16	Tronco Termoli - Foggia	100,0
S.S. 16	Tronco Foggia - Cerignola	75,0
S.S. 275	Tronco Maglie - S. Maria di Leuca	70,0
S.S. 89	Tronco Vieste - Mattinata	123,0
S.S. 89	Tronco Manfredonia - Foggia	27,0
S.S.V. Foggia - Melfi	1° lotto: adeguamento della sezione da m. 8 a m. 10,5 nel tratto Leonessa - Candela	25,0
S.S. 7	Tronco Brindisi - Taranto (1° Lotto)	25,0
S.S. 7	Tronco Brindisi - Taranto (2° Lotto)	20,0
Itinerario	Bradanico - Salentino :	
	- Tronco Ofanto - Matera	300,0
	- Diramazione Spinazzola - Minervino - Canosa	150,0
	- Tronco Matera - Taranto	200,0
		1.115,0

Tab. 4.7.2 38

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: BASILICATA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 18	Interventi sull'intero tratto	10,0
S.S. 481	Interventi sull'intero tratto	10,0
		20,0
	Fuori rete di grande comunicazione	
Strada Fondo Valle Sauro	Completamento itinerario (S.S. 407 Trivigno - S.S. 92 Laurenzana)	50,0
		70,0

Tab. 4.7.2 39

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: CALABRIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 18	Interventi e completamenti in tratti saltuari da Praia a Mare a Lamezia Terme	260,0
S.S. 18	Completamento variante esterna di Paola	40,0
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Pizzo Calabro	20,0
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 430 e 438	12,0
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Vibo Valentia	54,0
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 444 e 449	7,5
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Mileto	36,0
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 453,0 e 465,5	26,0
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Rosarno	28,0
S.S. 18	Adeguamento in sede fra i Km 470 e 485	20,5
S.S. 18	Variante esterna all'abitato di Palmi	36,0
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 489,0 e 499,8	19,5
S.S. 18	Variante T. Gazziano	2,5
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 503,6 e 511,5	23,0
S.S. 18	Variante in galleria all'abitato di Scilla	25,0
S.S. 18	Adeguamento in sede tra i Km 513,3 e 518,0	14,0

segue

Tab. 4.7.2 40

PIANO DECENNALE

2ª FASCIA INTERVENTI

Regione: CALABRIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 18	Variante agli abitati di Cannitello, Ferrito, Villa S. Giovanni con sbocco sull'imbarcadero per Scilla	9,0
S.S. 106	Completamento lotti : - dal Km 48 + 000 al Km 54 + 200 - dal 89 + 350 al Km 120 + 830 - dal Km 155 + 000 al Km 163 + 000 - dal Km 177 + 600 al Km 189 + 000	97,0
S.S. 106	Completamento dal Km 290 al Km 330	70,0
S.S. 106	Completamento dal Km 250 al Km 276	50,0
S.S. 106	Completamento dal Km 55 al Km 85	30,0
S.S. 106	Completamento sistemazione sezione 3ª norme CNR tra i Km 7,0 e 9,5	8,0
S.S. 106	Completamento sistemazione sezione 3ª norme CNR tra i Km 9,5 e 20,0	60,0
S.S. 106	Variante esterna all'abitato di Riace	10,0
S.S. 106	Variante esterna all'abitato di Monasterace	13,5
S.S. 106	Costruzione viabilità di supporto tra i Km 191 e 196	10,0
S.S. 106	Variante all'abitato di Sellia Marina	24,0

segue

Tab. 4.7.2 41

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: CALABRIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 106	Costruzione strade complanari tra i Km 202,0 e 204,4	4,8
S.S. 106	Variante all'abitato di Cropani	12,0
S.S. 106	Costruzione strade complanari tra i Km 206,1 e 208,0	4,0
S.S. 106	Variante all'abitato di Botricello	28,0
S.S. 106	Costruzione strade complanari tra i Km 212 e 245	60,0
S.S. 106	Variante in nuova sede all'abitato di Crotone	45,0
S.S. 106	Svincolo Punta Alice	4,0
Itinerario dei Due Mari	Completamento dell'itinerario tra l'aeroporto di Lamezia Terme e Catanzaro Lido, sia lungo la Valle del Castaci sia lungo la Valle del Corace, compreso il raddoppio della galleria del Sansinato	37,0
Trasversale delle Terme	Completamento	70,0
Trasversale delle Serre	Ultimazione e congiungimento dei tronchi Soverato - Chiaravalle, Vallelonga - bivio Monte Cucco - Simbario, Vezzano - A 3	298,5

segue

Tab. 4.7.2 42

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: CALABRIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 112	Ammodernamento	30,0
S.S. 183	Ammodernamento	30,0
S.S. 184	Ammodernamento	30,0
		1.658,8

Tab. 4.7.2 43

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 114	Variante fra Mascali (Km 64+ 800) e Acireale (Km 77 + 000) compresa la traversa di Giarre	50,0
S.S. 115	Ammodernamento e sistemazione del tracciato esistente :	
	- dal Km 164 + 300 al Km 183 + 500	15,0
	- dal Km 198 + 500 al Km 204 + 500	6,0
	- dal Km 213 + 450 al Km 227 + 600	24,0
	- dal Km 233 + 450 al Km 261 + 060	50,0
S.S. 121	Realizzazione degli svincoli a livelli sfalsati di Mezzojuso, Villafrati e Baucina	6,0
S.S. 121	Raddoppio del tratto Bolognetta -Villabate, dal Km 239 + 200 al Km 252 + 350, con sistemazione della piattaforma a carreggiate separate, eliminazione di tratti tortuosi nella carreggiata esistente e adeguamento degli svincoli interessati	70,0
S.S. 189	Costruzione dello svincolo di Mussomeli, Acquaviva Platani e Casteltermini	9,0
S.S. 189	Variante fra i Km 35 e 40	20,0
S.S. 640	Sistemazione dell'intersezione con la S.S. 115 al Km 6 + 600 (Rotatoria di Agrigento)	5,0

segue

Tab. 4.7.2 44

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S.V. Nord/Sud	Costruzione del collegamento Nord/Sud da Piana Comune (Km 3 + 671) a Contrada Acquinova (Km 15 + 345)	97,4
S.S. 114	Varianti all'attuale tracciato nei tratti dal Km 16 al Km 38 e dal Km 45,7 al Km 53	175,0
S.S. 115	Variante all'abitato di Ispica dal Km 352 + 048 al Km 357 + 655	20,0
S.S. 115	Lavori di ammodernamento e di sistemazione del tratto compreso fra i Km 372 + 000 e 407 + 980, comprendenti le varianti agli abitati di Noto e Avola	40,0
S.S. 117 bis	Integrazione della viabilità esistente tra i Km 77 e 77,9	1,5
S.S. 189	Costruzione dello svincolo di Cammarata al Km 19 + 560	2,0
S.S. 640	Razionalizzazione delle intersezioni tra i Km 55,5 e 55,9 (San Cataldo)	2,0
S.S.V. Nord/Sud	Costruzione del collegamento Nord/Sud da Contrada Acquanova (Km 15 + 345) a Nicosia (Km 37 + 822)	150,0
S.S. 124	Completamento della variante nel tratto compreso dalla S.S. 117 bis (bivio Gigliotto) alla S.S. 417 di Caltagirone (Km 12)	42,0

segue

Tab. 4.7.2 45

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 124	Eliminazione dell'attraversamento di Caltagirone e collegamento del tratto già realizzato della S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia	28,0
		812,9
Fuori rete di grande comunicazione		
S.S. 113	Sistemazione e ammodernamento dal Km 150 al Km 186	50,0
S.S. 113	Consolidamento e prolungamento della galleria paramassi di Capo Calavà (Km 85 + 121)	3,0
S.S. 113 dir.	Eliminazione di situazioni di pericolo in tratti saltuari dell'intero tracciato	3,0
S.S. 116	Sistemazione di zona in frana e costruzione di opere d'arte fra Km 18 + 900 e Km 26 + 800	2,0
S.S. 118	Sistemazione e ammodernamento dei tratti:	
	- da bivio Bolognetta (Km 0 + 000) a bivio Lupotto (Km 16 + 300)	20,0
	- da bivio Lupotto (Km 16 + 300) a Corleone (Km 39 + 000)	30,0
S.S. 118	Completamento dei lavori di ammodernamento del tratto compreso tra il Fiume Platani (Km 111 + 900) e il Km 119 + 300	20,0

segue

Tab. 4.7.2 46

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 118	Lavori di ammodernamento fra i Km 119 + 300 e 132 + 700 (Raffadali)	18,0
S.S. 120	Opere di consolidamento in tratti saltuari dal Km 33 al Km 58	5,0
S.S. 120	Lavori di sistemazione e ammodernamento dal Km 102 + 000 (nei pressi di Nicosia) al Km 156 + 500 (nei pressi di Cesarò)	85,0
S.S. 120	Lavori di sistemazione e ammodernamento tra i Km 194 + 400 e 203 + 400	10,0
S.S. 120	Lavori di sistemazione e ammodernamento tra i Km 207 e 212 comprendenti la variante all'attraversamento di Piedimonte Etneo	12,0
S.S. 121	Costruzione di una galleria paramassi nei pressi di Leonforte, dal Km 86 + 900 al Km 87 + 700	2,5
S.S. 121	Lavori di sistemazione fra Km 164 + 500 e Km 191 + 500	40,0
S.S. 121	Lavori di sistemazione fra Km 191 + 500 e Km 202 + 500, comprendenti la costruzione della variante di Roccapalumba	16,0
S.S. 122 bis	Lavori di sistemazione generale fra Km 5 + 450 e Km 15 + 355	5,0

segue

Tab. 4.7.2 47

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 185	Lavori di sistemazione ed allargamento del piano viabile da Km 46 + 500 a Km 49 + 600	7,0
S.S. 185	Variante all'attuale tracciato tra Km 60 + 000 e Km 60 + 800 (viadotto sul torrente Petrolo)	3,0
S.S. 187	Lavori di costruzione della variante tra Km 61 + 877 e Km 64 + 172, all'innesto con la S.S.113	13,0
S.S. 188	Lavori di riparazione del corpo stradale e sistemazione di tratti tortuosi :	
	- tra Km 26 + 400 (Salemi) e Km 83 + 000 (Portella - Misilbesi)	35,0
	- tra Km 111 + 800 (Chiusa Sclafani) e tra Km 141 + 000 (bivio Filaga)	25,0
S.S. 188/C	Bonifica del corpo stradale, sistemazione dei tratti in frana e correzione di tratti tortuosi	10,0
S.S. 284	Lavori di sistemazione generale tra Km 0 + 000 e Km 16 + 000, comprendenti la costruzione della variante di Bronte	32,0
S.S. 284	Lavori di sistemazione generale tra Km 26 + 000 e Km 30 + 000	4,2
S.S. 643	Lavori di sistemazione generale di prima statizzazione per tutta l'estesa (Km 22 + 350)	25,0

segue

Tab. 4.7.2 48

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 113	Rettifiche planoaltimetriche in località Testa di Monaco e Santa Carrà tra Km 99 + 800 e Km 101 + 000	1,5
S.S. 113	Varianti all'attuale tracciato tra Km 116 + 300 e Km 116 + 700 e tra 117 + 350 e Km 118 + 100	2,3
S.S. 118	Completamento dei lavori di sistemazione generale tra Corleone (Km 39 + 000) e Km 58 + 300	15,0
S.S. 118	Lavori di sistemazione del tratto compreso tra Km 63 + 180 (bivio Filaga) e Km 72 + 100	2,3
S.S. 120	Lavori di costruzione della variante all'abitato di Petralia Sottana tra Km 58 + 000 e Km 65 + 000	20,0
S.S. 120	Lavori di costruzione della variante all'abitato di Linguaglossa tra Km 203 + 400 e Km 207 + 000	7,0
S.S. 121	Lavori di sistemazione generale fra Km 142 + 230 e Km 149 + 900 (bv. Cangi Portella Palermo)	18,0
S.S. 121	Lavori di sistemazione fra Km 152 + 900 (Marianopoli) e Km 164 + 500 (Villalba)	22,0
S.S. 124	Lavori di ammodernamento tra bivio Buscemi Nord e Buccheri	20,0
S.S. 185	Lavori di sistemazione e di ammodernamento :	
	- fra Km 0 + 000 e 5 + 000	5,0
	- fra Km 20 + 300 e Km 30 + 000	10,0

segue

Tab. 4.7.2 49

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue).

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 187	Lavori di costruzione della variante di Valderice dal Km 0 + 000 al Km 15 + 300	22,0
S.S. 188	Lavori di riparazione del corpo stradale e rifacimento della pavimentazione, in tratti saltuari fra i Km 83 + 000 (Portella Misilbesi) e Km 111 + 800 (Chiusa Sclafani)	10,0
S.S. 285	Lavori di costruzione della variante esterna allo abitato di Caccamo	9,0
S.S. 113	Variante in località Furiano, tra Km 129 + 652 e Km 132 + 000 e sistemazione della curva sul ponte Caronia (Km 143 + 700)	4,3
S.S. 113	Ricostruzione del ponte Milicia e correzione planimetrica tra Km 239 e Km 242	2,0
S.S. 116	Costruzione della variante all'abitato di Naso tra Km 52 + 720 e Km 54 + 800	2,0
S.S. 117 bis	Ammodernamento fra Km 16 + 000 (bv. Benesiti) e Km 35 + 000 (intersezione con l'itinerario Nord-Sud)	13,0
S.S. 120	Lavori di costruzione della variante esterna allo abitato di Passo-Pisciaro tra Km 191 + 400 e Km 194 + 400 Lavori di costruzione della variante esterna all'abitato di Fiumefreddo	8,0

segue

Tab. 4.7.2 50

PIANO DECENNALE

2° FASCIA INTERVENTI

Regione: SICILIA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
S.S. 121	Lavori di sistemazione tra Km 88 e Km 108 (Leonforte-Calascibetta)	15,0
S.S. 185	Lavori di sistemazione ed ammodernamento fra Km 30 e Km 34	3,0
S.S. 190	Lavori di sistemazione e di ammodernamento tra Km 55 + 400 e 66 + 000	9,0
S.S. 287	Ammodernamento del tratto Noto-bivio Canicattini Bagni (estesa Km 17)	17,0
		713,1
		1.526,0

Tab. 4.7.2 51

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: SARDEGNA

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Su rete classificata o di proposta classificazione	
S.S. 125	Variante interna di Perdasdefogu (fino a Lanusei)	150,0
S.S. 198	Ammodernamento e sistemazione tratto bivio Serri - Lanusei	60,0
S.S. 442	Ammodernamento e sistemazione tratto S.S. 131 - S.S. 128	30,0
S.S. 128/295	Ammodernamento e sistemazione itinerario centrale sardo da bivio S.S. 131 (Monastir) ad innesto S.S. 131 DCN	150,0
	Infrastrutture viarie a servizio dell'area metropolitana di Cagliari (S.S. 195-130-131-387-125)	100,0
	Infrastrutture viarie a servizio dell'area metropolitana di Sassari (S.S. 291-127 bis-131 Nord-131 Sud-200-127)	100,0
		590,0

segue

Tab. 4.7.2 52

PIANO DECENNALE

2^ FASCIA INTERVENTI

Regione: SARDEGNA (segue)

ARTERIA	INTERVENTO	IMPORTO (miliardi)
	Fuori rete di grande comunicazione	
S.S. 427	Ammodernamento e sistemazione itinerario Tempio Arzachena	40,0
S.S. 392-128 bis-389	Ammodernamento e sistemazione dell'itinerario Tempio - Ozieri - Ottana con diramazione verso Nuoro	150,0
		190,0
		780,0

CAP. 5

CONDIZIONI COMPLEMENTARI DI ATTUAZIONE DEL PIANO DECENNALE

5.1 Il criterio della redditività

Nella struttura decisionale e di formazione scientifica del Piano Decennale bisogna sottolineare quale elemento innovativo di forma sostanziale la acquisizione tassativa del criterio di redditività per tutti i progetti di investimento stradale, legittimando così, in termini economici generali, non soltanto la visione organica di spesa complessiva del prossimo decennio nel settore viario principale, bensì anche l'approccio tecnico-progettuale di definizione dei singoli interventi.

Il Piano Decennale si colloca pertanto nella logica di produrre rilevanti effetti macro-economici attraverso l'aumento di produttività del sistema organico del trasporto nazionale, con le notevoli valenze accessorie che esso comporta sull'intera struttura occupazionale del Paese. Il riferimento costante al tema della redditività modifica, di conseguenza, radicalmente la qualità della spesa pubblica nelle infrastrutture stradali, massimizzando la resa dell'investimento.

Per dare concretezza operativa ed effettivo contenuto di intervento alla funzione programmatoria risulta indispensabile prevedere in parallelo al varo del Piano Decennale anche una serie di interventi normativi e organizzativi, che cospirino ad una fattibilità integrata della traduzione in investimenti del lavoro di piano, incidendo significativamente sul divario attuativo riscontrabile fra ciò che la Pubblica Amministrazione produce e ciò che invece potrebbe produrre, sia per la parte corrente sia per gli investimenti.

Nell'articolare le scelte primarie di intervento si sono tenute a riferimento una serie di esigenze di selettività di investimento che si possono compendiare anzitutto nell'obiettivo di ottimizzare l'esistente, intervenendo puntualmente a perequare la funzionalità della rete nazionale nei punti di maggior deficienza infra-

strutturale, con visione allargata al complesso dei vari modi di trasporto operanti sul territorio.

Si è poi considerato, con particolare risalto di priorità, l'investimento teso al completamento di opere rimaste di funzionalità incompiuta a causa della interruzione dei flussi finanziari. Il problema dei costi accantonati è purtroppo presente nella situazione attuale di investimento dei piani straordinari ANAS, cronicamente insufficienti a far fronte alle esigenze minimali di riqualifica di rete, in un'ottica di spesa volta alla risoluzione dei problemi essenziali della mobilità su scala nazionale.

Nello spirito dell'analisi di redditività economica va comunque sottolineato che la validità di un progetto concepito allo scopo di completare il precedente, lasciato incompiuto, non dipende dai costi già sostenuti ma soltanto dai costi dell'opera di completamento; così come i benefici del nuovo investimento vanno valutati nella sola misura eccedente quelli prodotti dal progetto incompleto, in modo da non incoraggiare il proseguimento di operazioni antieconomiche.

Un altro fattore qualificante della spesa produttiva del Piano Decennale si connette alla eliminazione dei fatti di congestione della maglia infrastrutturale, in modo da evitare il trapasso a condizioni diseconomiche di produzione della mobilità di persone e cose, mantenendo un costante rapporto favorevole fra capacità complessiva della maglia di comunicazione e di livello della domanda di traffico in essere. Ciò ha comportato una particolare riflessione al problema delle grandi aree metropolitane che per la prima volta sono state integrate nella visione di investimento dei programmi ANAS, anche in ossequio al dettato legislativo che supera il precedente schematismo di netta dicotomia tra le arterie urbane ed extraurbane.

Va pure sottolineato come l'acquisizione del criterio di redditività, secondo la procedura di analisi costi-benefici, corrisponde sostanzialmente ad una idea di responsabilizzazione e decentramento decisionale del processo di piano, piuttosto che individuare soltanto proposte di scelta. Il criterio di adottare, secondo il dettato della legge 531/82, priorità aperte e verifiche intermedie nel decennio di applicazione del Piano Decennale sottolinea lo scopo di escludere con procedura iterativa i progetti

meno efficienti, senza voler con questo instaurare graduatorie rigide di priorità.

Il ciclo del Piano Decennale si deve realizzare attraverso le fasi di formazione, di attuazione, di esame retrospettivo; gli elementi determinanti di questo processo consistono nella documentazione informativa, nell'analisi mirata e nella formulazione dei fatti decisionali. Per semplicità analitica il ciclo del Piano si può suddividere in quattro stadi corrispondenti a identificazione, preparazione, valutazione, attuazione, pur ricordando come i processi interattivi tra le fasi siano complessi e difficilmente scindibili.

In altri termini la gestione del Piano Decennale dovrà comportare un processo continuativo di riferimento alla redditività, richiedendosi che vengano costantemente esplicitati ed aggiornati gli obiettivi, le alternative possibili per raggiungerli, gli elementi decisionali da considerare e da escludere specie in relazione ad insiemi di variabili non strettamente economiche, i criteri di valutazione da adottarsi.

L'utilità di applicare l'analisi costi-benefici come strumento per migliorare le decisioni pubbliche risulta difatti tanto più rilevante quanto più generalizzato ne diventa l'uso. La proposta contenuta nel Piano Decennale si ispira pertanto ad una logica generalizzata di applicazione, da parte dell'operatore pubblico, della tecnica di analisi costi-benefici nel settore della mobilità, in modo da contrastare il moltiplicarsi dei criteri di scelta e delle possibilità di scelte incoerenti in diretta relazione al moltiplicarsi dei centri di decisione e di spesa.

Sul piano sistematico si ritiene pertanto di dover sottolineare le seguenti prerogative di qualificazione del Piano Decennale:

- si riferisce ad un settore di investimento infrastrutturale che richiede un aumento della spesa futura anche a motivo di eccessiva carenza di spesa pregressa, specie nell'ultimo decennio, pur in presenza di trend accelerati di crescita nella domanda;
- soddisfa le necessità più urgenti e indilazionabili della mobilità su gomma, in una visione realmente integrata agli altri settori di allocazione della spesa pubblica per il trasporto;

- rappresenta l'alternativa meno costosa e più redditiva, per la scelta intrinseca del criterio di attuazione basato sull'analisi benefici-costi, per il raggiungimento di obiettivi settoriali di qualificazione del trasporto su gomma e intrasettoriali per la mobilità del Paese;

- comporta una tempistica la cui modulazione non può al momento ancora articolarsi nel prossimo decennio, in carenza di fatti decisionali del Parlamento sui criteri di attribuzione delle risorse attuative; i tempi di previsione del Piano sono comunque corretti in qualsiasi ipotesi, denotandosi in linea teorica la necessità di accelerare al massimo il ritmo della spesa, al fine di eliminare la diseconomia delle carenze pregresse.

5.2 La gestione del Piano Decennale

La adozione della metodologia di pianificazione su basi macro-economiche della grande viabilità nazionale si caratterizza necessariamente mediante una gestione flessibile dei processi di spesa, in modo da garantire criteri di controllo continuo e retroattivo per assicurare un continuo adattamento tra realtà economica, sviluppo territoriale, e sistema della mobilità.

Pur nel disegno strategico di piano, si considera quindi essenziale il mantenimento di un livello di elasticità decisionale per gestire le considerevoli risorse dei flussi di investimento in termini di efficienza e di mantenimento degli obiettivi primari di redditività.

Il Piano Decennale va quindi inteso come un processo attuativo che si svolge, in presenza di condizioni esterne di sviluppo, attraverso una sistematica rigorosa di controllo e valutazione.

E' indispensabile poter mantenere nella gestione del Piano Decennale una caratteristica dinamica ed aperta anche in relazione alla temporizzazione dei diversi interventi di spesa, nel senso di ottimizzare non soltanto la collocazione territoriale della spesa viaria, ma anche la sua tempistica nell'ambito del sistema complessivo dei trasporti,con integrazione a livello spaziale e a livello intermodale nei riguardi del sistema nazionale della mobilità di persone e cose.

Non va oltretutto dimenticato che il Piano Decennale,così come viene proposto all'attenzione del CIPE e delle Commissioni Parlamentari, anticipa su basi settoriali alcune impostazioni che potrebbero subire ulteriori affinamenti attraverso sia la legge di riordino del settore autostradale sia il Piano Nazionale dei Trasporti in corso di elaborazione. Donde la prevedibilità di possibili assestamenti nel decennio temporale di attuazione.

La stessa legge 531/82 prevede a scadenza annuale l'esame del Parlamento per lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità in sede di presentazione del bilancio previsionale ANAS; come pure si ritrova il riferimento ad una cadenza su base triennale degli interventi programmati.

Per ottimizzare coerentemente i criteri di gestione del Piano Decennale si rende opportuno prevedere una verifica per fasi intermedie, almeno triennali, sia in ordine alla classificazione della rete viaria di grande o cmunicazione sia in merito alle condizioni di priorità e di spendibilità degli investimenti. Ciò anche in relazione ai convenzionamenti di lavori già in atto o da definire con le singole Regioni, sia al ritmo di finanziamento erogabile, sia al progresso dei lavori funzionalmente interconnessi sia allo stato autorizzativo e all'iter amministrativo dei singoli progetti di intervento.

L'importanza economica del Piano Decennale impone tale processo iterativo nel quale,secondo la lettera e lo spirito della legge,dovranno collaborare sia l'operatore centrale ANAS sia le Regioni per mantenere nell'attuazione degli interventi le basi di riscontro interattivo acquisite nel lavoro d'impostazione del piano.

Il riferimento essenziale, di tutto il discorso del Piano Decennale, a condizioni analitiche di redditività economica degli investimenti, si ricorda prevedere una seconda griglia di valutazione nell'ambito specifico del singolo intervento di progetto, volendosi e dovendosi distinguere la redditività intesa in termini generali di maglia della rete viaria principale dai contenuti economici, specifici non già al problema della direttrice bensì di risoluzione tecnica dei singoli punti di inefficienza, della singola proposta progettuale.

Non è quindi da escludere che, anche sulla scorta degli indici specifici di redditività che il CIPE vorrà imporre agli interventi del Piano Decennale, e secondo la rigida metodologia attuativa prevista dal "Manuale di valutazione dei progetti per la pubblica amministrazione italiana" nonchè dalle "Istruzioni per la determinazione della redditività degli investimenti stradali" del Consiglio Nazionale delle Ricerche, una parte degli interventi inseriti prioritariamente nella presente ipotesi di Piano Decennale possa venire ricondotto a temporizzazioni di priorità successiva, o anche ridimensionato nei contenuti economici di investimento.

Ne consegue la necessità di poter periodicamente integrare i contenuti del Piano Decennale secondo la procedura impostata rigorosamente su di un costante monitoraggio di selettività e di redditività.

Allo stato attuale di ipotesi di piano lo inserimento degli interventi proposti va considerato quale condizione soltanto necessaria ma non da sola sufficiente per la traduzione degli investimenti in opere compiute.

5.3 Il miglioramento della spendibilità

La attuazione del Piano Decennale non può concepirsi soltanto quale un razionale ed integra- to progetto di intervento, ad alta redditività, sulle infrastrutture viarie, ma deve esplicitare una serie di interventi e provvedimenti di ordine legislativo e amministrativo.

Tale esigenza si pone non soltanto a livel- lo teorico di necessità potenziale ma purtroppo deriva dalla constatazione di parziali inefficien- ze emerse nella conduzione del Piano Triennale 1979 - 81, che hanno condizionato pesantemente la effettiva spendibilità dei finanziamenti, per una serie di intralci burocratici motivati da un intrec- cio di competenze non sempre finalizzate all'otti- mizzazione dei processi della spesa pubblica.

Un primo elemento che si ritiene di dover innovare per la corretta gestione del Piano Decen- nale nei tempi previsti riguarda l'opportunità di disgiungere le fasi espropriative di acquisizione dei suoli per le infrastrutture viarie dalla fase di appalto dei lavori. Si dovrebbe istituire pertanto, nell'ambito stesso di funzionamento della ANAS, un meccanismo attuativo per cui non si possa procedere alle procedure di appalto e aggiudicazione dei lavori prima che sia concluso l'iter espropriativo di acquisizione della disponibilità delle aree occorrenti.

La adozione di tale procedura disgiunta, nell'ambito del Piano Decennale, può migliorare le condizioni di spendibilità delle risorse impegnate, evitando pesanti oneri revisionali e neces- sità di proroghe in corso lavori che ritardando la attuazione concreta delle opere sposta anche la percezione dei benefici connessi all'investimento. La procedura di cui sopra deve poter essere estesa anche alla rimozione di altri ostacoli preliminari all'operatività dei cantieri, quali elettrodotti, metanodotti e servizi tecnologici vari, quando se ne preveda una potenziale inciden- za negativa sul regolare sviluppo dei lavori.

Durante le istruttorie a livello politico-amministrativo dei rappresentanti regionali intervenuti alle riunioni di formazione del Piano è stata avanzata formalmente la proposta di derogare, limitatamente agli interventi previsti nel Piano Decennale, dalle procedure di intesa di cui agli art. 81 e 82 del D.P.R. 616/77.

La necessità di rimuovere un eccesso di formalismi che appesantiscono considerevolmente l'operatività dello Stato, attraverso l'ANAS, nel conseguimento degli obiettivi della spesa pubblica, era stato in definitiva il presupposto delle intese con le Regioni messe in atto attraverso gli articoli 81 e 82. Sarebbe però opportuno ampliare il discorso anche ad altri settori di residua competenza statale in merito alle esigenze di tutela ambientale e naturalistico in generale, oltre agli ostacoli posti talora da entità comunali.

Il metodo della programmazione decennale per gli investimenti, nonchè la previsione di una verifica operativa annuale dello stato di attuazione del Piano anche in ordine alla spendibilità effettiva dei singoli interventi previsti, non pone in termini drammatici e perentori la deroga finalizzata agli art. 81 e 82, potendosi contemperare il ritardo nelle condizioni attuative di un investimento prioritario con il subentro di un altro intervento, originariamente sito in scala successiva di priorità.

La mancata spendibilità di uno specifico intervento, per difficoltà burocratiche o autorizzative, non si pone pertanto, come per altri piani, in termini di trasferimento di risorse stanziate e non impegnate a residui passivi, bensì modifica la coerenza e la razionalità di un piano basato su criteri di elevata redditività introducendo un fattore anomalo di eventi non soltanto contingenti ma sovente anche irrazionali. Ciò che determina senza dubbio un disturbo alla logica complessiva di piano, ma non un danno irreparabile al flusso degli investimenti.

Si propone pertanto di abbinare al mantenimento degli art. 81 e 82 del D.P.R. 616 la adozione generalizzata della procedura di silenzio-assenso nei 60 giorni, che nel concreto ha superato positivamente in altro settore le critiche inizialmente mosse sulla convenienza della sua istituzione.

Come già accennato in altra sede del Piano Decennale appare inoltre necessario formalizzare la adottabilità dell'Istituto della concessione di costruzione per i lotti di maggiore rilevanza eco-

nomica, affidando direttamente ad imprese o loro consorzi la conduzione tecnica ed operativa del cantiere sotto l'alta sorveglianza dell'Amministrazione. Ciò anche in analogia con le forme attuative positivamente riscontrate dalle Ferrovie dello Stato per le realizzazioni infrastrutturali del Piano Integrativo. Come pure risulta auspicabile un provvedimento con opportuni correttivi all'attuale normativa che permetta agli Enti dello Stato procedure nel concreto più rapide per l'appalto dei lavori.

5.4 La salvaguardia degli investimenti

Le analisi sulla rete di grande comunicazione sviluppate nel Cap. 3 hanno dimostrato una grave situazione di decadimento funzionale della rete primaria extraurbana a causa della incontrollata urbanizzazione che, provocando continui interferenze laterali al flusso di transito, menoma gravemente operatività e sicurezza dell'esercizio del traffico. Senza poi contare la diffusione di incroci e di intersezioni non attrezzate con tassi di incidentalità che ricadono su oltre un terzo delle perdite economiche connesse ai sinistri stradali.

Il rilancio e la riqualifica della grande viabilità nazionale all'interno del Piano Decennale deve fondarsi, pena la non durabilità dei bene-

fici connessi agli investimenti, su di una disciplina rigorosa dell'interscambio veicolare tra rete primaria e territorio attraversato con specifico riferimento agli accessi privati, alle caratteristiche progettuali delle intersezioni, alla collocazione dei distributori di carburante, alla regolazione degli impianti semaforici, alle modifiche ammissibili al contorno del corpo stradale, nonchè all'apposizione di cartelli pubblicitari e insegne varie.

Nel contesto della legge di attuazione del Piano Decennale vanno quindi sancite procedure tassative di protezione delle strade di grande comunicazione già esistenti dall'aggressione territoriale operata dagli insediamenti dei fondi contigui; per le arterie primarie di nuova realizzazione deve essere istituzionalizzata una specifica normativa tecnica di progettazione che renda durevoli nel tempo gli obiettivi di sicurezza e di potenzialità della circolazione connessi agli investimenti del Piano Decennale.

La necessità di conferire vigore di legge ad un complesso articolato di disposizioni a difesa della viabilità di grande comunicazione deriva dalla constatazione del rapido decadimento di molti tronchi di strade statali ed anche di superstrade che hanno determinato pressioni insediative incontenibili dall'ANAS, riducendo rapidamente la funzionalità dell'intervento a condizioni di traffico di caratteristiche urbane, con limiti di velocità, attraversamenti pedonali, semafori, asservimento delle banchine a spazi di sosta e quant'altro incide sulle condizioni di sicurezza. Con il risultato pratico che già nel giro di un decennio si sono contate anche tre varianti del medesimo abitato che, espandendosi via via con insediamenti sulle nuove arterie, ne ha determinato l'esigenza di un'altra successiva in una reazione a catena incontrollabile.

Buona parte delle condizioni di inefficienza della rete ordinaria di grande comunicazione può farsi dipendere da una mancanza normativa e legislativa per la tutela e la protezione della strada da una scorretta fruizione territoriale, e pertanto si ritiene che il Piano Decennale non possa ripetere le medesime situazioni di inefficienza funzionale per un'opera di doverosa salvaguardia della stessa redditività economica degli investimenti stradali.

La normativa che dovrà costituire parte integrante della legge di adozione del Piano Decennale va graduata a seconda che si tratti di strade

esistenti o nuove costruzioni, con riferimento spe
cifico ai seguenti elementi :

- accessi privati all'interno o all'esterno dei centi abitati;
- attrezzature minime di svincolo all'interno e all'esterno dei centri abitati;
- disciplina rigorosa degli impianti semafori ci;
- distanza di manufatti e recinzioni dalla piattaforma stradale;
- occupazione di sottosuolo e soprasuolo con servizi tecnologici;
- disciplina di insegne, cartelli e altri mez zi pubblicitari.

Parte di questa normativa è già contenuta nel testo del Nuovo Codice della Strada e dovrebbe, in caso di ulteriore ritardo nella promulgazione del medesimo, venire stralciata con finalizzazione alla rete viaria di grande comunicazione e al Piano Decennale.

5.5 Riscontro economico del Piano

Nel Conto Nazionale dei Trasporti 1981 il valore aggiunto del settore dei trasporti ri spetto al prodotto interno lordo ha raggiunto il livello del 5,11% rispetto al 4,78% del 1970, confermandosi la tendenza al terziario del nostro assetto economico ma anche la capacità del siste ma produttivo della mobilità di persone e cose nell'incidere profondamente sull'andamento della economia.

Il Piano Decennale si configura quale intervento di tipo strutturale nella offerta di rete di comunicazione sull'intera scala naziona le, così distinguendosi nettamente dall'orienta mento più tipicamente congiunturale dei recenti

Tab. 5.5.1

Traffico passeggeri italiano interno per tutti i mezzi di trasporto

(milioni di passeggeri . Km)

A N N I	Impianti fissi 1	Navigazione aerea 2	Laghi 3	Cabotaggio 4	Totale per vie d'acqua 5 = 3+4	Trasporti collettivi extraurbani su strada 6	Trasporti collettivi urbani 7	Auto-trasporti privati 8	Totale trasporti interni 9 = 1+2+5+6+ +7+8
1955	22.722	7	47	301	348	12.470	11.948	38.046	90.541
1960	31.704	194	50	383	433	16.438	14.365	59.761	122.895
1965	29.553	585	51	517	568	19.343	14.938	108.814	173.801
1970	35.130	1.439	56	872	928	21.938	13.825	234.422	307.682
1971	36.655	1.732	59	941	1.000	22.621	14.418	271.868	348.294
1972	38.081	1.743	57	1.051	1.108	24.819	15.525	299.464	380.740
1973	39.182	1.965	66	995	1.061	35.883	16.154	304.728	388.973
1974	41.076	2.197	71	1.090	1.161	26.889	18.210	283.538	373.071
1975	39.457	2.189	71	1.039	1.110	27.773	18.965	306.313	395.807
1976	42.469	2.074	71	1.125	1.196	31.497	21.455	314.562	413.253
1977	42.061	2.338	67	1.257	1.324	35.605	23.133	325.903	430.364
1978	42.520	2.373	70	1.273	1.343	40.085	24.610	355.747	466.678
1979	43.287	2.876	72	1.385	1.497	48.844	26.880	353.284	476.628
1980	43.141	2.867	70	1.504	1.574	53.896	29.186	350.949	481.613
1981	43.886	3.262	78	1.496	1.574	58.576	31.813	363.636	502.747

investimenti nel settore viario, sia a livello di Piano Triennale ANAS, sia di Programma Stralcio, sia di opere attuate attraverso il meccanismo del Fondo Investimenti Occupazione (FIO).

Sul complesso della rete stradale nazionale nel 1981 sono stati prodotti 454 miliardi di passeggeri.Km sul totale di 502 miliardi della intera mobilità nazionale, con una incidenza superiore al 90%. Per il trasporto delle merci su un totale di 187 miliardi di tonnellate.Km movimentate nel nostro Paese da tutti i mezzi di trasporto nel 1981 alla rete vanno attribuiti oltre 129 miliardi con una incidenza di quasi 70%.

Tali dati si riferiscono al complesso del sistema viario nazionale, di cui la rete classificata di grande comunicazione costituisce, come si è già evidenziato nel Capitolo 1°, la parte quantitativamente e qualitativamente determinante. Nelle Tabb. 5.5.1 e 5.5.2 si riportano i dati in serie storica concernenti la mobilità rispettivamente di persone e cose nel nostro Paese.

Sul complesso della spesa consolidata globale nel settore dei trasporti per l'anno 1981,

ascendente a 125.957,63 miliardi di lire, l'impegno per investimenti infrastrutturali stradali assomma da parte dell'ANAS a 450,74 miliardi di lire per spese correnti e a 959,53 miliardi per spese in conto capitale; per le autostrade in concessione, considerando anche gli interessi su mutui contratti a fronte degli investimenti per le costruzioni, si ha una spesa corrente di 1.003,68 miliardi e una spesa in conto capitale di 251,02 miliardi. I soli mutui, concettualmente relativi ad investimenti pregressi, incidono però sulle spese correnti del settore autostradale per 497,45 miliardi di lire. (Tab. 5.5.3)

Il quadro che ne emerge evidenzia lo squilibrio fra l'entità dei costi complessivamente impegnati dal Paese nella mobilità stradale e la voce specifica di pertinenza della rete infrastrutturale, la quale risulta determinante ed essenziale sulle modalità di esercizio dei trasporti, e quindi anche sulle componenti di spesa del conto globale consolidato.

Nella tabella 5.5.4, desunta dal Conto Nazionale dei Trasporti 1981 appare particolarmente significativo al riguardo il raffronto tra le spese in conto capitale e i volumi di

Tab. 5.5.2

Traffico merci italiano interno per tutti i mezzi di trasporto
(milioni di tonnellate . Km)

A N N I	Impianti fissi 1	Laghi, fiumi, canali 2	Cabotaggio 3	Totale per vie d'acqua 4 = 2+3	Traffico aereo interno 5	Autotrasporti 6	Oleodotti 7	Totale trasporti interni 8=1+4+5+6+7
1955	13.616	101	4.786	4.887	0	31.716	365	50.584
1960	16.857	204	7.768	7.972	2	37.234	757	62.822
1965	16.469	179	13.176	13.355	6	45.788	2.273	77.891
1970	18.967	350	26.199	26.549	11	58.658	9.074	113.259
1971	18.081	386	26.979	27.365	11	57.481	10.832	113.770
1972	18.193	391	27.914	28.305	12	58.986	12.175	117.671
1973	18.625	318	29.385	29.703	16	61.929	11.609	121.882
1974	19.115	202	32.206	32.408	18	62.426	10.695	124.662
1975	15.814	220	26.830	27.050	14	62.795	11.500	117.173
1976	17.465	216	30.217	30.433	12	66.708	10.632	125.250
1977	17.309	211	30.803	31.014	12	74.361	11.581	135.277
1978	17.402	135	30.572	30.707	12	88.022	11.735	147.878
1979	18.468	179	32.268	32.447	20	112.701	13.615	177.251
1980	19.097	186	31.125.	31.311	19	119.629	11.744	181.800
1981	117.783	195	29.381	29.576	15	129.136	10.438	186.948

Tab. 5.5.3

SPESE DIRETTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI - ANNO 1981

(Miliardi di lire correnti)

CATEGORIE DI OPERATORI	Spese correnti (a)
1. - *Stato*	*568,05*
1.1. - Servizio di polizia stradale	164,78
1.2. - Infrastrutture idroviarie	0,45
1.3. - Infrastrutture portuali	10,93
1.4. - Servizio di assistenza al volo	128,42
1.5. - Ministero Trasporti (Direzione Generale Aviazione Civile) e Ministero Difesa per spese funzionamento e gestione aeroporti statali	116,30
1.6. - Ministero Trasporti, per spese funzionamento Direzione Generale M.C.T.C. e Programmazione, Organizzazione e Coordinamento	115,28
1.7. - Ministero Marina Mercantile spese funzionamento	31,89
2. - *Aziende autonome e Gestioni governative*	*6.989,13*
2.1. - Ferrovie dello Stato (b)	6.516,13
2.2. - A.N.A.S.	450,74
2.3. - Gestioni governative navigazione sui laghi	22,26
3. - *Enti pubblici territoriali*	*1.661,46*
3.1. - Strade provinciali (compreso funzionamento Ufficio Tecnico Provinciale)	673,23
3.2. - Strade comunali (compreso polizia urbana e Ufficio Tecnico Comunale)	964,11
3.3. - Spese delle Regioni per vari modi di trasporto	24,12
4. - *Altri Enti pubblici*	*358,69*
4.1. - P.R.A. (Pubblico Registro Automobilistico)	53,21
4.2. - R.I.NA. (Registro Italiano Navale)	17,60
4.3. - R.A.I. (Registro Aeronautico Italiano)	4,55
4.4. - Funzionamento Consorzi idroviari	0,37
4.5. - Gestioni porti e servizi portuali	294,78
4.6. - Gestioni aeroporti e servizi aeroportuali	17,98

CATEGORIE DI OPERATORI	Spese c/capitale
1. - *Stato*	*686,29*
1.1. - Strade (1,67 Stato + 260,28 Cassa del Mezzogiorno)	261,95
1.2. - Navigazione interna	11,67
1.3. - Navigazione marittima (131,47 Stato + 83,29 Cassa Mezzogiorno)	214,76
1.4. - Navigazione aerea (150,12 Stato + 4,39 Cassa Mezzogiorno)	154,51
1.5. - Ferrovie e Metropolitane (42,23 Stato + 1,27 Cassa Mezzogiorno)	43,50
2. - *Aziende autonome e Gestioni governative*	*2.150,17*
2.1. - Ferrovie dello Stato (b)	1.182,29
2.2. - A.N.A.S.	959,53
2.3. - Gestioni governative navigazione sui laghi	8,35
3. - *Enti pubblici territoriali*	*1.304,62*
3.1. - Strade provinciali	348,45
3.2. - Strade comunali	950,11
3.3. - Investimenti delle Regioni per vari modi di trasporto	6,06
4. - *Altri Enti pubblici*	*39,16*
4.4. - Consorzi idroviari	1,58
4.5. - Gestioni porti e servizi portuali	36,72
4.6. - Gestioni aeroporti e servizi aeroportuali	0,86

(a) Non sono compresi gli ammortamenti.
(b) Compresi i traghetti F.S.

segue Tab. 5.5.3

SPESE DIRETTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI - ANNO 1981

(Miliardi di lire correnti)

CATEGORIE DI OPERATORI	Spese correnti (a)
5. - **Privati: spesa consolidata (b)**	**90.096,26**
A) Servizi in conto terzi	28.861,36
5.1. - Ferrovie in concessione	511,63
5.2. - Tranvie extraurbane	28,71
5.3. - Tranvie urbane	155,50
5.4. - Metropolitane	169,63
5.5. - Impianti a fune	94,55
5.6. - Autostrade in concessione (d)	1.003,68
5.7. - Filovie e autolinee extraurbane	1.798,32
5.8. - Filovie e autolinee urbane	1.802,73
5.9. - Autobus da rimessa	108,87
5.10. - Taxi	319,42
5.11. - Autovetture da rimessa	384,34
5.12. - Autotrasporto di merci	11.557,89
5.13. - Navigazione interna	170,66
5.14. - Gestori di servizi portuali	474,95
5.15. - Società di navigazione marittima	6.279,29
5.16. - Infrastrutture aeroportuali (aeroporti in concessione)	337,98
5.17. - Società di navigazione aerea	1.880,91
5.18. - Ausiliari dei trasporti	1.782,30
B) Servizi in conto proprio	61.234,90
5.19. - Autobus privati	1.122,64
5.20. - Autovetture private	32.432,15
5.21. - Motocicli e ciclomotori	1.487,04
5.22. - Autotrasporto di merci	26.129,19
5.23. - Oleodotti	63,88
SPESA CONSOLIDATA NAZIONALE	**98.660,88**

CATEGORIE DI OPERATORI	Spese c/capitale
5. - **Privati: spesa consolidata (c)**	**21.779,8**
A) Servizi in conto terzi	3.062,11
5.1. - Ferrovie in concessione	67,46
5.4. - Metropolitane	14,88
5.5. - Impianti a fune	14,54
5.6. - Autostrade in concessione	251,02
5.7. - Autolinee extraurbane	124,39
5.8. - Autolinee urbane	154,79
5.9. - Autobus da rimessa	17,35
5.10. - Taxi	20,27
5.11. - Autovetture da rimessa	59,43
5.12. - Autotrasporto di merci (e)	1.138,73
5.13. - Navigazione interna	7,61
5.15. - Società di navigazione marittima	509,97
5.16. - Infrastrutture aeroportuali (aeroporti in concessione)	57,48
5.17. - Società di navigazione aerea	552,57
5.18. - Ausiliari dei trasporti	71,12
B) Servizi in conto proprio	20.316,8
5.19. - Autobus privati	196,23
5.20. - Autovetture private	16.592,40
5.21. - Motocicli e ciclomotori	763,64
5.22. - Autotrasporto di merci	2.758,91
5.23. - Oleodotti	5,71
SPESA CONSOLIDATA NAZIONALE	**27.896,7**

SPESA CONSOLIDATA GLOBALE: 125.957,63

(a) Non sono compresi gli ammortamenti.
(b) Rappresenta il totale delle spese dei privati al netto dei valori duplicati, pari a miliardi 1614,85 (cfr. nota c della tabella 9).
(c) Rappresenta il totale delle spese dei privati al netto dei valori duplicati, pari a miliardi 30,06 (cfr. nota d della tabella 9).
(d) Sono inclusi gli interessi sui mutui precedentemente contratti (497,45 miliardi), a fronte degli investimenti per le costruzioni.

Tab. 5.5.4

RAFFRONTO TRA SPESE IN CONTO CAPITALE E VOLUMI DI TRAFFICO

(Numeri indici)

SETTORE	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Ferrovie dello Stato:								
Lire correnti	100	177	247	325	375	416	486	636
Lire 1970	100	95	114	123	128	122	118	129
Pkm	100	112	121	118	121	122	122	124
tkm	100	83	92	96	92	97	101	94
Altri settori a impianti fissi:								
Lire correnti	100	257	465	825	1.298	1.150	1.163	1.026
Lire 1970	100	138	215	311	443	336	283	209
Pkm	100	127	138	136	135	143	150	163
tkm	100	92	107	105	107	112	108	78
Infrastrutture stradali:								
Lire correnti	100	132	126	149	155	160	206	281
Lire 1970	100	71	58	56	53	47	50	57
Trasporti collettivi di persone su strada:								
Lire correnti	100	557	683	623	745	1.088	1.728	2.023
Lire 1970	100	299	315	236	255	318	421	412
Pkm	100	130	148	166	184	216	237	257
Trasporti individuali di persone su strada:								
Lire correnti	100	232	302	258	442	653	830	1.123
Lire 1970	100	125	139	97	151	191	202	229
Pkm	100	131	134	139	152	151	150	155
Trasporto merci su strada:								
Lire correnti	100	211	321	517	444	683	862	1.160
Lire 1970	100	113	148	195	152	200	210	236
tkm	100	107	114	127	150	192	204	220
Navigazione interna infrastrutture:								
Lire correnti	100	230	256	480	844	1.429	1.089	1.670
Lire 1970	100	124	118	181	288	286	182	234
Navigazione interna servizi:								
Lire correnti	100	442	471	1.154	1.123	1.935	1.605	1.228
Lire 1970	100	237	217	435	383	565	391	250
Pkm	100	123	132	149	144	140	141	146
tkm	100	63	62	60	39	51	53	56
Navigazione aerea infrastrutture:								
Lire correnti	100	271	584	506	651	617	672	1.025
Lire 1970	100	145	269	191	222	180	164	209
Navigazione aerea servizi:								
Lire correnti	100	118	127	44	129	197	671	945
Lire 1970	100	63	59	17	44	57	163	192
Pkm	100	152	144	163	165	200	199	227
tkm	100	144	126	126	124	214	197	161
Oleodotti:								
Lire correnti	100	432	240	51	236	219	396	134
Lire 1970	100	232	111	19	80	64	96	27
tkm	100	127	117	128	129	150	129	115

traffico delle infrastrutture stradali che denotano, con evidente sperequazione rispetto ad altri settori del trasporto, una caduta dei numeri indici assolutamente ingiustificata se rapportata al peso determinante della mobilità stradale sul globale del trasporto nazionale. Fatto pari a cento il numero indice del 1970, al netto del fattore inflattivo, il numero indice 1981 per le infrastrutture stradali si fissa a 57, con un regresso del 43% proprio nel settore degli investimenti.

La situazione non migliora considerando il dato della Tab. 5.5.5 in cui viene evidenziata la modesta incidenza dell'attribuzione infrastrutturale nel comparto dell'intero settore stradale: anche considerando nella voce 1981 gli interessi autostradali sui mutui, la somma di spese correnti e conto capitale sull'intera viabilità nazionale si colloca soltanto al 6% della spesa complessiva del trasporto su strada. Ciò conferma come a carenze di investimenti in conto capitale si sommino altrettante carenze di spese correnti in conto manutenzione.

La validità del Piano Decennale non si misura comunque soltanto su questa evidente situazione di sotto investimento infrastrutturale

Tab. 5.5.5

SPESE GLOBALI (CORRENTI + C/CAPITALE) PER LE INFRASTRUTTURE

E PER I SERVIZI DI TRASPORTO SU STRADA

(Valori a prezzi correnti)

Base numeri indice: 1970 = 100

SOTTOSETTORI	1979		1980		1981	
	Miliardi	%	Miliardi	%	Miliardi	%
Infrastrutture stradali (a)	3.707,88	5,04	4.724,09	5,35	6.324,99	6,00
Indice	263		335		448	
Filovie ed autolinee	2.578,94	3,51	3.855,18	4,37	3.880,73	3,69
Indice	685		1.024		1.031	
Autobus da rimessa e privati	886,27	1,21	878,18	0,99	1.445,09	1,37
Indice	1.322		1.310		2.156	
Taxi ed autovetture da rimessa	606,09	0,82	638,37	0,72	783,46	0,74
Indice	491		517		635	
Autovetture	36.080,00	49,07	43.973,12	49,82	49.024,55	46,54
Indice	490		597		666	
Motocicli e motoleggere, ecc.	1.734,68	2,36	1.717,13	1,95	2.250,68	2,14
Indice	703		696		912	
Autotrasporto merci c/terzi	7.724,40	10,51	9.805,71	11,11	12.696,62	12,05
Indice	663		841		1.089	
Autotrasporto merci c/proprio	20.180,28	27,44	22.634,88	25,64	28.880,10	27,42
Indice	939		1.053		1.343	
Pubblico Registro Automobilistico	32,75	0,04	41,50	0,05	53,21	0,05
Indice	413		523		671	
TOTALE	73.351,39	100,00	88.268,15	100,00	105.347,43	100,00
SPESA CONSOLIDATA	72.885,86		87.587,00		104.283,31	
Indice	564		678		[illegible]	

(a) La serie è diversa da quella apparsa nell'edizione 80 del C.N.T. in quanto sono stati inseriti gli interessi sui mutui [illegible] dall'Autostrade in concessione.

bensì anche negli obiettivi di fondo che pongono gli investimenti finalizzati nella grande viabilità ad un livello di resa economica particolare anche per quanto attiene la temporizzazione dei benefici conseguenti alla spesa pubblica.

Si consideri anzitutto l'obiettivo di ridurre i tassi di incidentalità sulla rete stradale di grande comunicazione in misura di riferimento pari ad almeno il 30%: ciò che equivale ad un risparmio monetario per la collettività di 300 miliardi di lire all'anno.

Si consideri poi l'obiettivo di migliorare nella misura minima del 10% la fluidità e la velocità di movimento di persone e cose sulla rete primaria in modo da ottenere una contrazione delle spese di esercizio del trasporto in conto terzi e in conto proprio (Tab. 5.5.3) pari ad almeno 1.700 miliardi di lire.

Il totale dei costi di esercizio per le spese correnti relative al movimento di persone e cose sulla sola rete di grande comunicazione ammonta a 38.400 miliardi di lire: l'obiettivo di un risparmio per 1.700 miliardi di lire si colloca pertanto su tassi di incidenza pari al 5% di miglioramento marginale di produttività.

Tab. 5.5.6

CONSUMO DI ENERGIA NEL SETTORE DEI TRASPORTI - ANNO 1981

Energia Primaria - Unità di misura: TJ (Térajoules)

TIPO DI ENERGIA	MODI DI TRASPORTO						
	Ferroviario o filotranviario	Stradale	Vie navigabili interne	Marittimo (a)	Condotta	Aereo (a)	TOTALE
Olio comustibile	-	-	-	135.375	-	-	135.375
Carbone	42	-	-	-	-	-	42
Benzine	-	502.383	7.912	-	-	486	510.781
Carboturbo	-	-	-	-	-	55.418	55.418
Gasolio	7.685	371.382	7.899	27.669	-	-	414.635
Gas di petrolio liquef.	-	45.803	-	-	-	-	45.803
Energia elettrica	40.123	2.848	-	-	4.508	-	47.479
Altri	-	-	-	1.331	-	-	1.331
Totale	47.850	922.416	15.811	164.375	4.508	55.904	1.210.864
%	3,9	76,2	1,3	13,6	0,4	4,6	100

(a) = Compresi i bunkeraggi internazionali.

Se quindi si raffronta il livello annuale di investimento previsto dal Piano Decennale in 2.000 miliardi all'anno con i benefici netti, relativi al solo tasso di incidentalità e di miglioramento dei costi di esercizio, si ottiene un rientro del capitale investito addirittura contestuale con il tempo dell'investimento, ottenendosi un "payback period" sicuramente contestuale al piano. Ciò soprattutto a motivo del basso rapporto fra spese infrastrutturali e spese di esercizio veicolare nel settore della viabilità, che enfatizza l'incidenza positiva della spesa in conto capitale.

In termini generali va pure considerata la notevole incidenza che il settore dei trasporti ha sul bilancio energetico nazionale che secondo le stime della Banca d'Italia comporta per la mobilità di persone e cose una percentuale nel nostro Paese del 23,58%. Nelle tabb. 5.5.6 e 5.5.7 si evidenzia la evoluzione dei consumi di energia primaria e di energia finale per i vari modi di trasporto dal 1970, con predominante incidenza del trasporto su strada che realizza il 76,2% in termini di energia primaria e 77,9 in termini di energia finale del consumo complessivo energetico per mobilità. Ancor più significativo il riferimento al consumo energetico da petrolio che viene assorbito per il 43,60% dal setto

re trasporti nel 1981 contro il 35,21% del 1975; i valori rispettivi dell'industria sono al 21,19% (1981) e il 26,69% (1975), per altri usi 35,21% (1981) e 39,10% (1975).

Nell'ambito degli obiettivi di piano si può quindi stimare l'importante riflesso sul bilancio energetico nazionale degli investimenti previsti sulla rete di grande comunicazione in modo da ridurre almeno del 10% il consumo energetico a parità di percorrenza, con particolare risalto al risparmio diretto di petrolio di difficile sostituzione da parte di fondi alternative per la mobilità stradale, a differenza di altri settori di rilevante impegno e consumo di energia.

Nelle Figg. 5.5.1 e 5.5.2 si riporta il ritmo di crescita dei consumi energetici nel trasporto nazionale, dimostrando la aumentata incidenza percentuale della mobilità stradale anche a causa del peggioramento delle condizioni di esercizio relative alla circolazione stradale e ai consumi specifici connessi alla congestione di rete ed alla irregolarità cinematica del movimento,con prevalenza di fasi in accelerazione o decelerazione rispetto a condizioni di velocità uniforme di regime cui corrisponde il minore impegno energetico.

Tab. 5.5.7 CONSUMO DI ENERGIA NEL SETTORE DEI TRASPORTI - ANNO 1981

Energia Finale - Unità di misura: TJ (Térajoules)

TIPO DI ENERGIA	MODI DI TRASPORTO						
	Ferroviario o filotranviario	Stradale	Vie navigabili interne	Marittimo (a)	Condotta	Aereo (a)	Totale
Olio combustibile	-	-	-	135.375	-	-	135.375
Carbone	42	-	-	-	-	-	42
Benzine	-	502.383	7.912	-	-	486	510.781
Carboturbo	-	-	-	-	-	55.418	55.418
Gasolio	7.685	371.382	7.899	27.669	-	-	414.635
Gas di petrolio liquef.	-	45.803	-	-	-	-	45.803
Energia elettrica	15.685	1.113	-	-	1.762	-	18.560
Altri	-	-	-	1.331	-	-	1.331
Totale	23.412	920.681	15.811	164.375	.762	55.904	1.181.945
%	2,0	77,9	1,3	13,9	0,2	4,7	100

(a) = Compresi i bunkeraggi internazionali.

Fig. 5.5.1
EVOLUZIONE DEI CONSUMI DI ENERGIA PER
MODI DI TRASPORTO
Energia Primaria
altri modi
aereo
marittimo
stradale
rete ordinaria
stradale
rete grande
comunicazione
Ferroviario
100%
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
Fig. 5.5.2
EVOLUZIONE DEI CONSUMI DI ENERGIA PER
MODI DI TRASPORTO
Energia Finale
altri modi
aereo
marittimo
stradale
rete ordinaria
stradale
rete grande
comunicazione
Ferroviario
100%
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1975
1977
1978
1979
1980
1981

Tab. 5.5.8

SCAMBI INTERNAZIONALI PER MODO DI TRASPORTO

(Anni 1978 - 1981)

	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	TONN	%	MILIONI DI LIRE	%	TONN	%	MILIONI DI LIRE	%
Ferrovia:								
1978	18.001.102	8,19	8.313.205	17,37	7.256.853	10,55	6.894.225	14,51
1979	20.637.189	8,74	10.914.698	16,90	6.670.642	9,52	7.678.686	12,81
1980	22.332.684	9,78	13.286.444	15,53	5.985.739	10,33	7.540.126	11,30
1981	19.014.564	8,93	13.377.284	12,90	5.494.434	9,18	7.565.298	8,80
Strada:								
1978	15.311.237	6,96	17.907.498	37,41	16.080.733	23,38	21.144.417	44,51
1979	18.562.841	7,86	24.601.541	38,08	18.845.846	26,90	30.018.425	50,09
1980	20.759.188	9,09	31.375.937	36,67	18.790.470	32,43	35.650.918	53,43
1981	24.803.169	11,65	38.554.502	37,19	19.542.409	32,63	43.456.119	50,49
Mare:								
1978	178.348.611	81,12	19.047.795	39,79	44.250.220	64,35	15.550.382	32,73
1979	187.701.495	79,52	25.844.407	40,01	43.384.121	61,91	17.550.002	29,29
1980	168.994.162	73,98	34.635.091	40,98	31.668.790	54,65	18.986.709	28,46
1981	151.476.387	71,14	42.610.349	41,10	33.962.933	56,71	28.011.167	32,54

segue

Non va dimenticato inoltre il determinante apporto marginale, in rapporto a migliore competitività internazionale del nostro complesso produttivo, in virtù del miglioramento della efficienza e della diminuzione dei costi di esercizio sulla rete primaria, che garantisce il 37,19% delle importazioni in termini di valore e il 50,49% delle esportazioni tra tutti i modi di trasporto, come indicato nella tab. 5.5.8 desunta dal Conto Nazionale dei Trasporti. La competitività internazionale della nostra economia passa quindi per larga misura attraverso l'efficienza della rete stradale in generale, e più specificamente per quella classificata di grande comunicazione, che interessa per detto di legge 531/82 l'interezza dei valichi di confine.

In termini più generali la spesa di 20 mila miliardi nel decennio di previsione 1985-1994 del Piano comporta l'impiego di 50 mila unità lavorative annue, l'utilizzo di 5 milioni di quintali di cemento e 400 mila quintali di acciaio all'anno, con effetti positivi di indotto produttivo di particolare rilevanza ai fini del mercato nazionale, non richiedendosi specifici impatti sulla bilancia commerciale per i materiali da costruzione.

Il Piano Decennale, riferito essenzialmente alla rete primaria di grande comunicazione, non esaurisce certo i fabbisogni di investimento sul complesso della viabilità ordinaria statale e provinciale, per la quale è necessario prevedere una adeguata azione almeno manutentoria in modo da migliorare anche la resa del rilevante patrimonio investitovi. Va quindi ribadito che il Piano Decennale si riferisce ad un flusso di investimenti concentrato nel solo settore della viabilità principale con finalità strutturali di rafforzamento della grande mobilità del Paese.

Le ipotesi di finanziamento del Piano Decennale non possono che riconnettersi esplicitamente ad un prelievo finalizzato delle imposte gravanti sul settore dell'automobilismo la cui previsione di introito per l'Erario si stima per il 1984 a scendere a 35 mila miliardi di lire. Per garantire contenuto realistico alla funzione programmatoria si ritiene quindi essenziale finalizzare un prelievo per aliquote determinate sulla imposizione fiscale gravante sui carburanti in modo da finanziare il flusso di investimenti per la viabilità, di grande comunicazione e non, con un maggiore grado di riconversione delle risorse derivanti allo Stato dal trasporto su strada.

segue Tab. 5.5.8 SCAMBI INTERNAZIONALI PER MODO DI TRASPORTO

(Anni 1978 - 1981)

	IMPORTAZIONI				ESPORTAZIONI			
	TONN	%	MILIONI DI LIRE	%	TONN	%	MILIONI DI LIRE	%
Altri:								
1978	8.191.639	3,73	2.599.401	5,43	1.183.372	1,72	3.916.277	8,25
1979	9.155.671	3,88	3.236.558	5,01	1.169.309	1,67	4.679.159	7,81
1980	16.337.869	7,15	6.266.831	7,32	1.500.201	2,59	4.541.657	6,81
1981	17.626.172	8,28	9.133,226	8,81	885.279	1,48	7.038.816	8,17
Totale:								
1978	219.852.589	100,00	47.867.899	100,00	68.771.178	100,00	47.505.301	100,00
1979	236.057.196	100,00	64.597.204	100,00	70.069.918	100,00	59.926.272	100,00
1980	228.373.903	100,00	85.564.303	100,00	57.945.200	100,00	66.719.410	100,00
1981	212.920.292	100,00	103.675.361	100,00	59.885.055	100,00	86.071.400	100,00

PIANO DECENNALE

DELLA VIABILITA'

DI

GRANDE COMUNICAZIONE

I N D I C E

G E N E R A L E

RELAZIONE GENERALE

INDICI

Volume 1 - Impostazione

Volume 2 - Analisi

Volume 3 - Proposta

RELAZIONE GENERALE

INDICE DELLE TABELLE

Volume 1

Capitolo 1

Volume 2

Capitolo 2

Capitolo 3

Volume 3

Capitolo 4

Capitolo 5

RELAZIONE GENERALE

INDICE DELLE FIGURE

Volume 1

Capitolo 1

Volume 2

Capitolo 2

Capitolo 3

I N D I C E

D E G L I   A L L E G A T I

CARTOGRAFIE

ALLEGATI A

A 1 Rete classificata

A 2 Volume di traffico

A 3 Integrazione intermodale piani investimento F.S.

ALLEGATI B

Rete classificata

B 1 Piemonte

B 2 Valle d'Aosta

B 3 Lombardia

B 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

B 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

B 5 Veneto

B 6 Friuli V. Giulia

B 7 Liguria

B 8 Emilia Romagna

B 9 Toscana

B 10 Umbria

B 11 Marche

B 12 Lazio

B 13 Abruzzo

B 14 Molise

B 15 Campania

B 16 Puglia

B 17 Basilicata

B 18 Calabria

B 19 Sicilia

B 20 Sardegna

ALLEGATI C

Volumi di traffico

C 1 Piemonte

C 2 Valle d'Aosta

C 3 Lombardia

C 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

C 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

C 5 Veneto

C 6 Friuli V. Giulia

C 7 Liguria

C 8 Emilia Romagna

C 9 Toscana

C 10 Umbria

C 11 Marche

C 12 Lazio

C 13 Abruzzo

C 14 Molise

C 15 Campania

C 16 Puglia

C 17 Basilicata

C 18 Calabria

C 19 Sicilia

C 20 Sardegna

ALLEGATI D

Incidentalità

D 1 Piemonte

D 2 Valle d'Aosta

D 3 Lombardia

D 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

D 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

D 5 Veneto

D 6 Friuli V. Giulia

D 7 Liguria

D 8 Emilia Romagna

D 9 Toscana

D 10 Umbria

D 11 Marche

D 12 Lazio

D 13 Abruzzo

D 14 Molise

D 15 Campania

D 16 Puglia

D 17 Basilicata

D 18 Calabria

D 19 Sicilia

D 20 Sardegna

ALLEGATI E

Poli insediativi

E 1 Piemonte

E 2 Valle d'Aosta

E 3 Lombardia

E 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

E 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

E 5 Veneto

E 6 Friuli V. Giulia

E 7 Liguria

E 8 Emilia Romagna

E 9 Toscana

E 10 Umbria

E 11 Marche

E 12 Lazio

E 13 Abruzzo

E 14 Molise

E 15 Campania

E 16 Puglia

E 17 Basilicata

E 18 Calabria

E 19 Sicilia

E 20 Sardegna

ALLEGATI F

Import-export

F 1 Piemonte

F 2 Valle d'Aosta

F 3 Lombardia

F 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

F 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

F 5 Veneto

F 6 Friuli V. Giulia

F 7 Liguria

F 8 Emilia Romagna

F 9 Toscana

F 10 Umbria

F 11 Marche

F 12 Lazio

F 13 Abruzzo

F 14 Molise

F 15 Campania

F 16 Puglia

F 17 Basilicata

F 18 Calabria

F 19 Sicilia

F 20 Sardegna

ALLEGATI G

Turismo

G 1 Piemonte

G 2 Valle d'Aosta

G 3 Lombardia

G 4/1 Trentino A. Adige, Pr. di Bolzano

G 4/2 Trentino A. Adige, Pr. di Trento

G 5	Veneto
G 6	Friuli V. Giulia
G 7	Liguria
G 8	Emilia Romagna
G 9	Toscana
G 10	Umbria
G 11	Marche
G 12	Lazio
G 13	Abruzzo
G 14	Molise
G 15	Campania
G 16	Puglia
G 17	Basilicata
G 18	Calabria
G 19	Sicilia
G 20	Sardegna

ALLEGATI S

ELABORATI COMPLEMENTARI ARCHIVIO

SCHEDE INFORMATIVE DI SINTESI DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE

Regione : PIEMONTE

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.1.1	S.S. 11	Padana Superiore
S.1.2	S.S. 20	del Colle di Tenda e di Valle Roja
S.1.3	S.S. 21	della Maddalena
S.1.4	S.S. 24	del Monginevro
S.1.5	S.S. 25	del Moncenisio
S.1.6	S.S. 28	del Colle di Nava
S.1.7	S.S. 29	del Colle di Cadibona
S.1.8	S.S. 30	di Val Bormida
S.1.9	S.S. 31 bis	del Monferrato
S.1.10	S.S. 32	Ticinese
S.1.11	S.S. 32 dir	Ticinese
S.1.12	S.S. 33	del Sempione
S.1.13	S.S. 34	del Lago Maggiore
S.1.14	S.S. 35 bis	dei Giovi
S.1.15	S.S. 142	Biellese
S.1.16	S.S. 143	Vercellese
S.1.17	S.S. 211	della Lomellina
S.1.18	S.S. 229	del Lago d'Orta
S.1.19	S.S. 231	di Santa Vittoria
S.1.20	S.S. 338	di Mongrando
S.1.21	S.S. 419	della Serra
S.1.22	S.S. 456	del Turchino
S.1.23	S.S. 494	Vigevanese
S.1.24	S.S. 564	di Monregalese
S.1.25	S.S. 589	dei Laghi di Avigliana
S.1.26	S.S. 596 dir	dei Cairoli

II) Strade di proposta classificazione

S.1.27	S.S. 28 dir	del Colle di Nava
S.1.28	S.S. 456	del Turchino
S.1.29	S.S. 457	di Moncalvo
S.1.30	S.S. 458	di Casalborgone
S.1.31	S.S. 527	Bustese
S.1.32	S.S. 565	di Castellamonte
S.1.33	S.S. 590	della Valle Cerrina

Regione : VALLE D'AOSTA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.2.1	S.S. 26	della Valle d'Aosta
S.2.2	S.S. 26 dir	della Valle d'Aosta
S.2.3	S.S. 27	del Gran San Bernardo

Regione : LOMBARDIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.3.1	S.S. 9	Via Emilia
S.3.2	S.S. 10	Padana Inferiore
S.3.3	S.S. 33	Del Sempione
S.3.4	S.S. 35	dei Giovi
S.3.5	S.S. 36	del Lago di Como e dello Spluga
S.3.6	S.S. 37	del Maloja
S.3.7	S.S. 38	dello Stelvio
S.3.8	S.S. 38 dir./a	dello Stelvio
S.3.9	S.S. 38 dir./b	dello Stelvio
S.3.10	S.S. 39	del Passo di Aprica
S.3.11	S.S. 42	del Tonale e della Mendola
S.3.12	S.S. 45 bis	Gardesana Occidentale
S.3.13	S.S. 211	della Lomellina
S.3.14	S.S. 233	Varesina
S.3.15	S.S. 236	Goitese
S.3.16	S.S. 301	del Foscagno
S.3.17	S.S. 336	dell'aeroporto della Malpensa
S.3.18	S.S. 340	Regina
S.3.19	S.S. 342	Briantea
S.3.20	S.S. 343	Asolana
S.3.21	S.S. 344	di Porro Ceresio
S.3.22	S.S. 394	del Verbano Orientale
S.3.23	S.S. 415	Paullese
S.3.24	S.S. 494	Vigevanese
S.3.25	S.S. 510	Sebina Orientale
S.3.26	S.S. 591	Cremasca
S.3.27	S.S. 596 dir	dei Cairoli

Regione : LOMBARDIA (segue)

II) Strade di proposta classificazione

S.3.28 S.S. 35 dei Giovi
S.3.29 S.S. 234 Codognese
S.3.30 S.S. 235 di Orzinuovi
S.3.31 S.S, 236 Goitese
S.3.32 S.S. 237 del Caffaro
S.3.33 S.S. 301 del Foscagno
S.3.34 S.S. 340 dir Regina
S.3.35 S.S. 420 Sabbionetana
S.3.36 S.S. 527 Bustese
S.3.37 S.S. 567 del Benaco
S.3.38 S.S. 596 dei Cairoli
S.3.39 S.S. 639 dei Laghi di Pusiano e di Garlate
S.3.40 S.S. 617 Bronese

Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. Bolzano

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.4.1 S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero
S.4.2 S.S. 38 dello Stelvio
S.4.3 S.S. 40 del Passo di Resia
S.4.4 S.S. 41 di Val Monastero
S.4.5 S.S. 44 del Passo di Giovo
S.4.6 S.S. 44 bis Passo del Rombo
S.4.7 S.S. 48 delle Dolomiti
S.4.8 S.S. 49 della Pusteria
S.4.9 S.S. 51 di Alemagna

II) Strade di proposta classificazione

S.4.10 S.S. 42 del Tonale e della Mendola
S.4.11 S.S. 46 del Pasubio
S.4.12 S.S. 50 del Grappa
S.4.13 S.S. 237 del Caffaro
S.4.14 S.S. 239 di Campiglio
S.4.15 S.S. 240 di Loppio e Val di Ledro
S.4.16 S.S. 349 di Val d'Assa
S.4.17 S.S. 612 della Val di Cembrà

Regione : TRENTINO A. ADIGE (prov. Trento)

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.5.1 S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero
S.5.2 S.S. 42 del Tonale e della Mendola
S.5.3 S.S. 43 della Val di Non
S.5.4 S.S. 45 bis Gardesana Occidentale
S.5.5 S.S. 47 della Valsugana
S.5.6 S.S. 48 delle Dolomiti

Regione : VENETO

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.6.1 S.S. 10 Padana Inferiore
S.6.2 S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero
S.6.3 S.S. 13 Pontebbana
S.6.4 S.S. 16 Adriatica
S.6.4 S.S. 47 della Valsugana
S.6.5 S.S. 48 delle Dolomiti
S.6.6 S.S. 50 del Grappa e del Passo Rolle
S.6.7 S.S. 50 bis del Grappa e del Passo Rolle
S.6.8 S.S. 51 di Alemagna
S.6.9 S.S. 245 Castellana
S.6.10 S.S. 251 della Val di Zoldo e Val Cellina
S.6.11 S.S. 307 del Santo
S.6.12 S.S. 309 Romea
S.6.13 S.S. 348 Feltrina
S.6.14 S.S. 434 Legnaghese
S.6.15 S.S. 443 di Adria
S.6.16 S.S. 499 Rodigina

II) Strade di proposta classificazione

S.6.17 S.S. 11 Padana Superiore
S.6.18 S.S. 46 del Pasubio
S.6.19 S.S. 50 del Grappa e P. Rolle
S.6.20 S.S. 51 bis di Alemagna
S.6.21 S.S. 52 Carnica
S.6.22 S.S. 203 Agordina
S.6.23 S.S. 248 Schiavonesca - Marosticana
S.6.24 S.S. 350 di Folgaria e Val d'Astico
S.6.25 S.S. 495 di COdigoro
S.6.26 S.S. 516 Piovese

Regione : FRIULI V. GIULIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.7.1 S.S. 13 Pontebbana
S.7.2 S.S. 14 racc della Venezia Giulia
S.7.3 S.S. 52 Carnica

Regione : FRIULI V. GIULIA (segue)

S.7.4	S.S. 54	del Friuli
S.7.5	S.S. 56	di Gorizia
S.7.6	S.S. 251	della Val di Zoldo e Val Cellina
S.7.7	S.S. 252	di Palmanova
S.7.8	S.S. 351	Cervignano
S.7.9	S.S. 352	di Grado
S.7.10	S.S. 464	di Spilimbergo

Regione : LIGURIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.8.1	S.S. 1	Via Aurelia
S.8.2	S.S. 20	del Colle di Tenda e di Valle Roja
S.8.3	S.S. 28	del Colle di Nava
S.8.4	S.S. 29	del Colle di Cadibona
S.8.5	S.S. 45	Val di Trebbia
S.8.6	S.S. 330	di Buonviaggio
S.8.7	S.S. 449	di Diano Marina

II) Strade di proposta classificazione

S.8.8	S.S. 28 bis	del Colle di Nava
S.8.9	S.S. 29	del Colle di Cadibona
S.8.10	S.S. 62	della Cisa
S.8.11	S.S. 225	di Fontanabuona
S.8.12	S.S. 226	di Valle Scrivia
S.8.13	S.S. 523	del Colle di Cento Croci
S.8.14	S.S. 582	del Colle di San Bernardo

Regione : EMILIA ROMAGNA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.9.1	S.S. 9	Via Emilia
S.9.2	S.S. 12	dell'Abetone e del Brennero
S.9.3	S.S. 16	Adriatica
S.9.4	S.S. 45	di Val di Trebbia
S.9.5	S.S. 63	del Valico del Cerreto
S.9.6	S.S. 64	Porrettana
S.9.7	S.S. 67	Tosco Romagnola
S.9.8	S.S. 72	di San marino
S.9.9	S.S. 309	Romea
S.9.10	S.S. 343	Asolana
S.9.11	S.S. 468	di Correggio
S.9.12		S.G.C. E 45

II) Strade di proposta classificazione

S.9.13	S.S. 71	Umbro - Casentinese
S.9.14	S.S. 253	S. Vitale
S.9.15	S.S. 255	di S. Matteo Decima
S.9.16	S.S. 495	di Codigoro

Regione : TOSCANA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.10.1	S.S. 1	Via Aurelia
S.10.2	S.S. 2	Via Cassia
S.10.3	S.S. 12	dell'Abetone e del Brennero
S.10.4	S.S. 12 radd.	dell'Abetone e del Brennero
S.10.5	S.S. 63	del Valico del Cerreto
S.10.6	S.S. 64	Porrettana
S.10.7	S.S. 67	Tosco Romagnola
S.10.8	S.S. 68	di Val Cecina
S.10.9	S.S. 439	Sarzanese Valdera
S.10.10	S.S. 445	della Garfagnana
S.10.11		S.G.C. E 45
S.10.12		S.G.C. Grosseto - Fano
S.10.13		S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno

II) Strade di proposta classificazione

S.10.14	S.S. 71	Umbro - Casentinese
S.10.15	S.S. 74	Maremmana
S.10.16	S.S. 429	di Val d'Elsa
S.10.17	S.S. 435	Lucchese
S.10.18	S.S. 436	Francesca

Regione : UMBRIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.11.1	S.S. 3	Via Flaminia
S.11.2	S.S. 75	Centrale Umbra
S.11.3	S.S. 77	della Val di Chienti
S.11.4	S.S. 209	Valnerina
S.11.5	S.S. 219	di Gubbio e Pian d'Assino
S.11.6	S.S. 318	Valfabbrica
S.11.7	S.S. 320	di Cascia
S.11.8	S.S. 396	di Norcia

Regione : UMBRIA (segue)

S.11.9 S.S. 452 della Contessa
S.11.10 S.G.C. E 45
S.11.11 Strada Forche Canapine
S.11.12 Strada delle Tre Valli
S.11.13 S.P. Branca - Schifanoia

II) Strade di proposta classificazione

S.11.14 S.S. 71 Umbro - Casentinese
S.11.15 S.S. 74 Maremmana
S.11.16 S.S. 209 Valnerina

Regione : MARCHE

I) Strade inserite nel D.M. 20.7.83 n° 2474

S.12.1 S.S. 3 Via Flaminia
S.12.2 S.S. 4 Via Salaria
S.12.3 S.S. 16 Adriatica
S.12.4 S.S. 76 della Val d'Esino
S.12.5 S.S. 77 della Val di Chienti
S.12.6 S.G.C. Grosseto - Fano
S.12.7 Strada Forche Canapine
S.12.8 Raccordo S.S. n. 16 di Ancona

II) Strade di proposta classificazione

S.12.9 S.S. 78 Picena
S.12.10 S.S. 81 Picena Aprutina
S.12.11 S.S. 209 Valnerina
S.12.12 S.S. 361 Septempedana

Regione : LAZIO

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.13.1 S.S. 1 Via Aurelia
S.13.2 S.S. 2 Via Cassia
S.13.3 S.S. 2 bis Via Cassia bis
S.13.4 S.S. 4 Via Salaria
S.13.5 S.S. 7 Via Appia
S.13.6 S.S. 7 dir./b Via Appia
S.13.7 S.S. 82 della Valle del Liri
S.13.8 S.S. 148 Pontina
S.13.8 S.S. 156 dei Monti Lepini
S.13.9 S.S. 214 Maria e Isola Casamari
S.13.10 S.S. 509 di Forca d'Acero
S.13.11 S.S. 627 della Vandra
S.13.12 S.S. 630 Ausonia
S.13.13 S.G.C. E 45

II) Strade di proposta classificazione

S.13.14 S.S. 74 Maremmana

Regione : ABRUZZI

I) Strade inserite nel D.P. 20/7/83 n° 2474

S.14.1 S.S. 16 Adriatica
S.14.2 S.S. 17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico
S.14.3 S.S. 80 del Gran Sasso d'Italia
S.14.4 S.S. 82 della Valle del Liri
S.14.5 Strada di Fondo Valle Trigno
S.14.6 S.S.V. di Val di Sangro

II) Strade di proposta classificazione

S.14.7 S.S. 80 del Gran Sasso d'Italia
S.14.8 S.S. 81 Picena Aprutina
S.14.9 S.S. 83 Picente
S.14.10 S.S. 86 Istonia
S.14.11 S.S. 153 del Tirino
S.14.12 S.S. 260 Picente

Regione : MOLISE

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.15.1 S.S. 16 Adriatica
S.15.2 S.S. 17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico
S.15.3 S.S. 85 Venafrana
S.15.4 S.S. 87 Sannitica
S.15.5 S.S. 212 della Val Fortore
S.15.6 S.S. 627 della Vandra
S.15.7 S.S. 645 Fondo Valle del Tappino
S.15.8 Strada Fondo Valle Trigno
S.15.9 S.S.V. del Biferno

Regione : MOLISE (segue)

II) Strade di proposta classificazione

S.15.10 S.S. 86 Istonia
S.15.11 S.S. 158 della Valle del Volturno
S.15.12 S.S. 376 dei Tre Titoli

Regione : CAMPANIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.16.1 S.S. 7 Vai Appia
S.16.2 S.S. 7 quater Domiziana
S.16.3 S.S. 18 Tirrena Inferiore
S.16.4 S.S. 85 Venafrana
S.16.5 S.S. 87 Sannitica
S.16.6 S.S. 88 dei Due Principati
S.16.7 S.S. 90 delle Puglie
S.16.8 S.S. 90 bis delle Puglie
S.16.9 S.S. 166 degli Alburni
S.16.10 S.S. 212 della Val Fortore
S.16.11 S.S. 268 del Vesuvio
S.16.12 Circonvallazione di Napoli

II) Strade di proposta classificazione

S.16.13 S.S. 90 delle Puglie
S.16.14 S.S. 91 della Valle del Sele
S.16.15 S.S. 145 Sorrentina
S.16.16 S.S. 163 Amalfitana
S.16.17 S.S. 303 del Formicoso
S.16.18 S.S. 372 Telesina
S.16.19 S.S. 396 Appula Fortorina
S.16.20 S.S. 517 Bussentina
S.16.21 S.S. 625 della Valle del Tammaro
S.16.22 S.S. Ofantina

Regione : PUGLIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.17.1 S.S. 7 Via Appia
S.17.2 S.S. 16 Adriatica
S.17.3 S.S. 17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico
S.17.4 S.S. 89 Garganica
S.17.5 S.S. 90 delle Puglie
S.17.6 S.S. 96 Barese
S.17.7 S.S. 101 Salentina di Gallipoli
S.17.8 S.S. 106 Jonica
S.17.9 S.S. 106 dir Jonica
S.17.10 S.S. 275 di S. Maria di Leuca
S.17.11 S.S. 379 Egnazia e delle Terme di Torre Canne
S.17.12 S.S. 613 Brindisi - Lecce
S.17.13 S.S.V. Foggia - Melfi
S.17.14 S.S.V. Poggio Imperiale - Rodi Garganico
S.17.15 Grottaglie - Taranto

II) Strade di proposta classificazione

S.17.16 S.S. 16 ter Adriatica
S.17.17 S.S. 90 delle Puglie
S.17.18 S.S. 93 Appulo Lucana
S.17.19 S.S. 98 Andriese Coratina
S.17.20 S.S. 100 di Gioia del Colle
S.17.21 S.S. 376 dei Tre Titoli

Regione : BASILICATA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.18.1 S.S. 7 Via Appia
S.18.2 S.S. 18 Tirrena Inferiore
S.18.3 S.S. 92 dell'Appennino Meridionale
S.18.4 S.S. 95 di Brienza
S.18.5 S.S. 96 Barese
S.18.6 S.S. 103 di Val d'Agri
S.18.7 S.S. 106 Jonica
S.18.8 S.S. 407 Basentana
S.18.9 S.S. 481 della Valle del Ferro
S.18.10 S.S. 585 Fondo Valle del Noce
S.18.11 S.S.V. Foggia - Melfi
S.18.12 S.S.V. Fondo Valle Agri
S.18.13 S.S.V. Fondo Valle Sinni
S.18.14 Collegamento Latronico Melfi - Potenza

II) Strade di proposta classificazione

S.18.15 S.S. 96 bis Barese

Regione : CALABRIA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.19.1 S.S. 18 Tirrena Inferiore
S.19.2 S.S. 19 delle Calabrie
S.19.3 S.S. 106 Jonica
S.19.4 S.S. 280 dei Due Mari
S.19.5 S.S. 281 del Passo di Liminai
S.19.6 S.S. 481 della Valle del Ferro
S.19.7 S.S. 534 di Gammarota e degli Stombi
S.19.8 S.G.C. Paola - Cosenza - Camigliatello - Crotone
S.19.9 Strada delle Terme
S.19.10 Trasversale delle Serre

II) Strade di proposta classificazione

S.19.11 S.S. 19 delle Calabrie
S.19.12 S.S. 19 bis delle Calabrie
S.19.13 S.S. 109 della Piccola Sila
S.19.13 S S. 109 bis della Piccola Sila
S.19.14 S.S. 112 d'Aspromonte
S.19.15 S.S. 112 dir d'Aspromonte
S.19.16 S.S. 179 del Lago Ampollino
S.19.17 S.S. 179 dir del Lago Ampollino
S.19.18 S.S. 183 Aspromonte Jonio
S.19.19 S.S. 184 delle Gambarie
S.19.20 S.S. 280 racc dei Due Mari

Regione : SICILIA

S.20.1 S.S. 114 Orientale Sicula
S.20.2 S.S. 115 Sud Occidentale Sicula
S.20.3 S.S. 117 Centrale Sicula
S.20.4 S.S. 117 bis Centrale Sicula
S.20.5 S.S. 121 Catanese
S.20.6 S.S. 122 bis Agrigentina
S.20.7 S.S. 189 della Valle deo Platani
S.20.8 S.S. 193 di Augusta
S.20.9 S.S. 194 Ragusana
S.20.10 S.S. 417 di Caltagirone
S.20.11 S.S. 514 di Chiaromonte
S.20.12 S.S. 640 di Porto Empedocle
S.20.13 S.S.V. Palermo - Sciacca
S.20.14 S.S.V. Catania - Pozzallo
S.20.15 S.S.V. Nord - Sud
S.20.16 S.S.V. Caltanissetta - Gela
S.20.17 S.S.V. Licata - Torrente Braemi

II) Strade di proposta classificazione

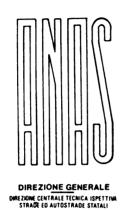
S.20.18 S.S. 122 Agrigentina
S.20.19 S.S. 124 Siracusana

Regione : SARDEGNA

I) Strade inserite nel D.M. 20/7/83 n° 2474

S.21.1 S.S. 125 Orientale Sarda
S.21.2 S.S. 126 Sud Occidentale Sarda
S.21.3 S.S. 127 Settentrionale Sarda
S.21.4 S.S. 130 Iglesiente
S.21.5 S.S. 131 Carlo Felice
S.21.6 S.S. 131 dir/centr - Nuorese
S.21.7 S.S. 133 di Palau
S.21.8 S.S. 133 bis di Palau
S.21.9 S.S. 195 Sulcitana
S.21.10 S.S. 198 di Seui e Lanusei
S.21.11 S.S. 199 di Monti
S.21.12 S.S. 291 della Nurra
S.21.13 S.S. 389 di Buddusò e del Correboi
S.21.14 S.S. 391 di Elmas
S.21.15 S.S. 597 di Logudoro
S.21.16 Nuovo Itinerario Cagliari - Olbia

II) Strade di proposta classificazione

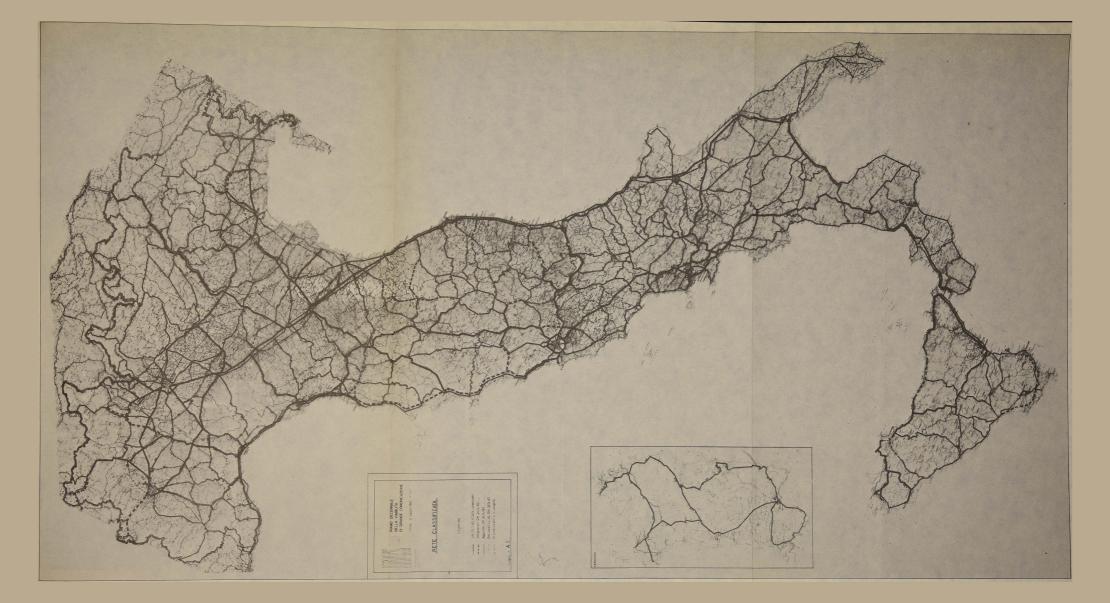
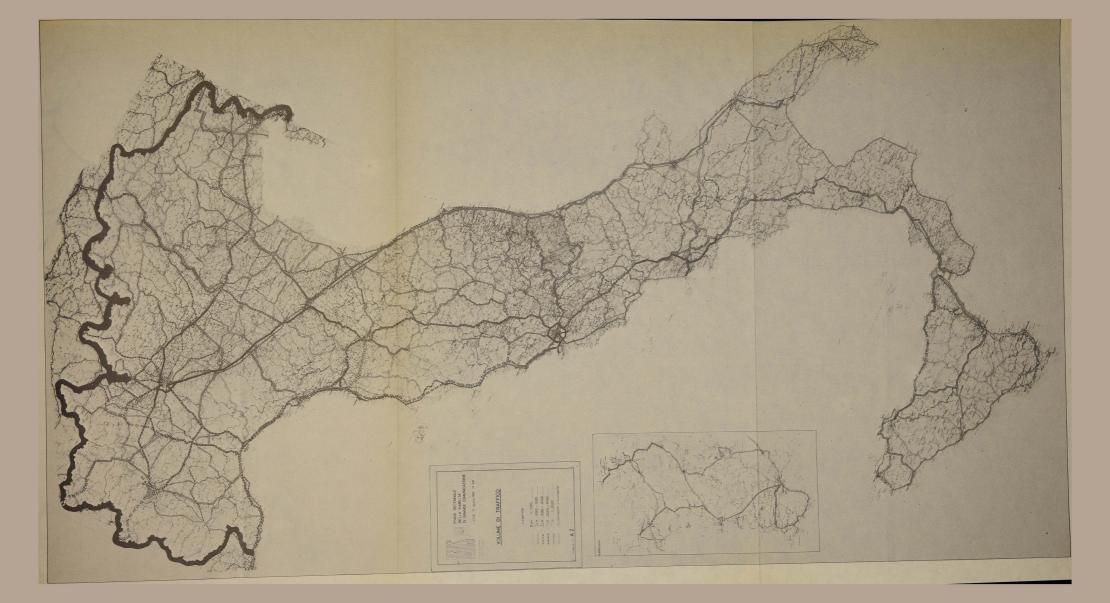
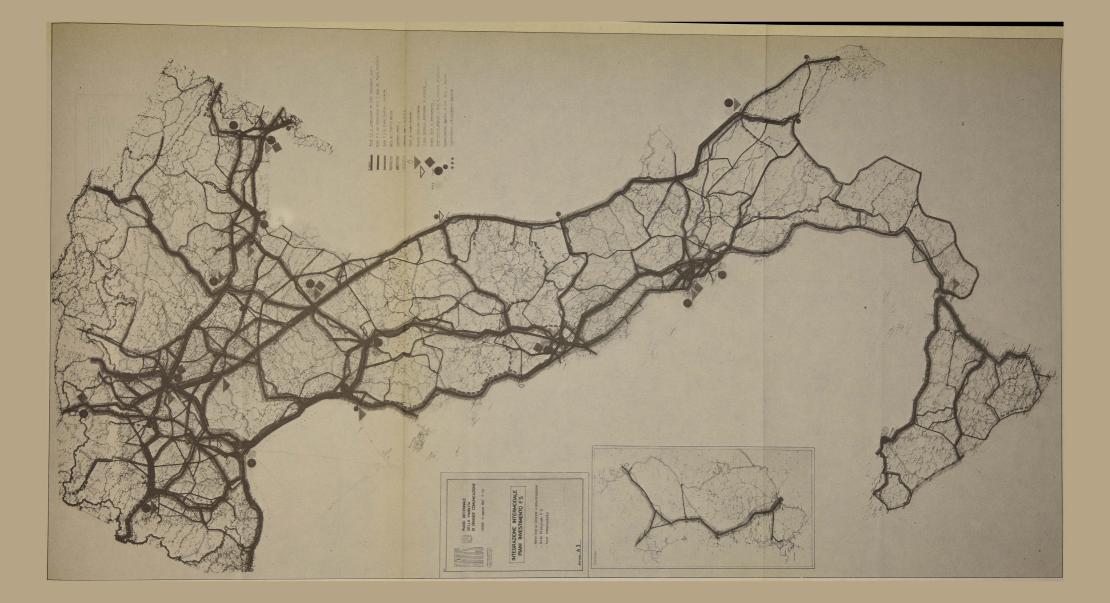
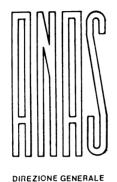
S.21.17 S.S. 554 Cagliaritana

CARTOGRAFIE

PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITÀ
DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

CARTOGRAFIA GENERALE

Allegato : A

ANAS
PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITA'
DI GRANDE COMUNICAZIONE
LEGGE 12 agosto 1982 n° 531
VOLUME DI TRAFFICO
Legenda
TGM < 5000
TGM 6000 - 15000
TGM 15000 - 20000
TGM 20000 - 30000
TGM > 30000
in costruzione o in progetto
Allegato n° A 2
SARDEGNA

DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITA
DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

RETE CLASSIFICATA

Legenda

D.M. 20-7-83 n° 2474 confermato
Integrazioni D.M. 2474/83
Aggiunte D.M. 2474/83
Declassifica da D.M. 2474/83
In costruzione o in progetto

Allegato B

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : PIEMONTE
A 21
A 4
A 26
A 6
Alessandria
Cuneo

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO B 2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
A 5
A 4
A 21
31 bis
419
338
142
143
27
26
TORINO

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B3
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione LOMBARDIA
Sondrio
Bergamo
Brescia
Milano
Como
Varese
Cremona
Mantova
Pavia

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 4
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VERONA
BRESCIA
A 22
A 4

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 4₂
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO-A. ADIGE
Bolzano
Trento
A 22
A 27
A 28
A 4

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B5
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Treviso
Venezia
Padova
Verona
FERRARA
A 4
A 27
A 28
A 31
A 13
A 22

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO B 6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI-VEN. GIULIA
Udine
Pordenone
Gorizia
Trieste
BOLZANO
A 4
A 23
A 28
A 27

La Spezia
Genova
Savona
Imperia
LEGGE 531/82 D M 20 7 83 ALLEGATO B7
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LIGURIA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B8
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione EMILIA ROMAGNA
Ravenna
Parma
Piacenza
GENOVA

Massa
Pistoia
Lucca
Firenze
Livorno
Siena
Arezzo
Grosseto
A 1
A 11
A 12
E 45
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 9
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione TOSCANA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 10
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
Perugia
Terni
ROMA
Siena
A1
A 12
A 24
E 45
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 11
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MARCHE
Pesaro
Ancona
Macerata
Ascoli P.
A 14
A 1
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 12
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LAZIO
Viterbo
Rieti
Roma
Latina
Frosinone
A 1
A 12
A 24
A 25
A 2
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Chieti
Teramo
A 14
A 25
A 24
A 1
A 2

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 14
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MOLISE
Campobasso
Isernia
NAPOLI
(NEAPEL)
A14
A16
A2

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 15
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : CAMPANIA
Napoli
Caserta
Torre del Greco
Torre Annunziata
A 2
A 3
A 16
A 30

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 16
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PUGLIA
A14
A16
Bari
Brindisi
Lecce

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 17
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: BASILICATA

LEGGE 531/82 D M 20-7-83 ALLEGATO B 18
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : CALABRIA
A3
18
106
534
481
280
114
Cosenza
Reggio C

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO B19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione SICILIA
Catania
Siracusa
Enna
Caltanissetta
Agrigento
Palermo
Trapani
Gela
A 19
A 20
A 18
A 29

Sassari
Nuoro
Cagliari
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO B 20
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA

DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITÀ
DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

VOLUME DI TRAFFICO

Legenda

———	TGM 0 ÷ 6000
·········	TGM 6000 ÷ 15000
▬ ▬ ▬	TGM 15000 ÷ 20000
▬·▬·▬	TGM 20000 ÷ 30000
━━━	TGM >30 000
▭▭▭	in costruzione o in progetto

Allegato C

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione PIEMONTE
MILANO
Novara
Vercelli
Alessandria
Asti
Torino
Cuneo
A 4
A 5
A 6
A 8
A 21
A 26

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
TORINO
A 5
A 4
A 21
26
26 d
27
142
143
338
419
31 bis

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 3
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione LOMBARDIA
Sondrio
Bergamo
Brescia
Milano
Como
Varese
Pavia
Cremona
Mantova

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 4
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VERONA
VICENZA
BRESCIA
A 22
A 27
A 28
A 4

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 4 2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO-A. ADIGE
Bolzano
Trento
VERONA
VICENZA
BRESCIA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 5
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Treviso
Venezia
Padova
Vicenza
Verona
Rovigo
FERRARA
A 22
A 4
A 27
A 28
A 31
A 13

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI-VEN. GIULIA
Udine
Gorizia
Trieste
Pordenone
A 23
A 4
A 28
A 27

LEGGE 531/82 D M 20 7 83
ALLEGATO C 7
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LIGURIA
Milano
Pavia
Genova
Savona
Imperia
La Spezia
A 1
A 6
A 7
A 10
A 12
A 15
A 21
A 26

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 8
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: EMILIA ROMAGNA
Ravenna
Ferrara
Bologna
Modena
Reggio
Parma
Piacenza
GENOVA
A1
A13
A14
A15
A21
A22
A12
A7
E45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO C 9
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione TOSCANA
Massa
Pistoia
Lucca
Firenze
Livorno
Siena
Arezzo
Grosseto
A 12
A 11
A 1
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 10
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
Perugia
Terni
ROMA
A 1
A 12
A 24
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 11
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MARCHE
Pesaro
Ancona
Macerata
A 14
A 14
A 1

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO C 12
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LAZIO
A1
A12
A24
A25
A2
E 45
Viterbo
Rieti
Frosinone

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Chieti
Teramo
ROMA
A14
A25
A24
A1
A2

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 14
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MOLISE
Campobasso
NAPOLI (NEAPEL)
Torre del Greco
Torre Annunziata
Castellammare
A14
A16
A2

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 15
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CAMPANIA
Napoli
Caserta
Salerno
A2
A3
A16
A30

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 16
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PUGLIA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 17
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: BASILICATA
BARI
TARANTO
Matera
Potenza
SALERNO
A14
A16
A3

LEGGE 531/82 D M 20-7-83 ALLEGATO C 18
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CALABRIA
Cosenza
Reggio C.
A3
481
106
585
534
283
18
195
280
182
281
114

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO C 19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione SICILIA
Messina
Catania
Siracusa
Ragusa
Caltanissetta
Palermo
Trapani
A 20
A 18
A 19
A 29

Sassari
Nuoro
Oristano
Cagliari
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO C 20
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA

DIREZIONE GENERALE

DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITÀ
DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

INCIDENTALITÀ

Legenda

lieve

media

alta

dato non disponibile

in costruzione o in progetto

Allegato :

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PIEMONTE
Alessandria
Asti
Cuneo
A 21
A 26
A 4
A 5

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
TORINO
A 5
A 4
A 21
26
27
142
143
338
419
31 bis

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D3
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione LOMBARDIA
Sondrio
Bergamo
Brescia
Milano
Como
Varese
Pavia
Cremona
Mantova
A 22
A 4
A 1
A 7
A 8
A 9
A 21
A 26

LEGGE 531/82 D.M. '20-7-83 ALLEGATO D 4 1
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VERONA
BRESCIA
VICENZA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 4 2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
A 22
A 27
A 28
A 4
VERONA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 5
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Treviso
Padova
Verona
Rovigo
FERRARA
A 22
A 4
A 13
A 31
A 27

LEGGE 531/82 D.M. 20.7.83 ALLEGATO D 6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI-VEN. GIULIA
Trieste
Gorizia
Udine
Pordenone
A 4
A 23
A 28
A 27

LEGGE 531/82 D M 20 7 83 ALLEGATO D 7
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LIGURIA
Genova
Savona
Imperia
La Spezia
A 12
A 10
A 26
A 7
A 21
A 6
A 15
A 1

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 8
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: EMILIA ROMAGNA
Ravenna
Ferrara
Modena
Reggio E.
Parma
Piacenza
GENOVA
A 14
A 13
A 22
A 1
A 15
A 21
A 12
A 7
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 9
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TOSCANA
Massa
Pistoia
Lucca
Firenze
Livorno
Siena
Arezzo
Grosseto
Isola d' Elba
A 1
A 11
A 12
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 10
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
A1
E45
A 12
A 24
Perugia
Terni
ROMA
Siena

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 11
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MARCHE
Pesaro
Ancona
Macerata
Ascoli P.
A 14

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 12
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LAZIO
Viterbo
Rieti
Roma
Frosinone
A1
A12
A24
A25
A2
E45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Chieti
Teramo
A 14
A 25
A 24
A 1
A 2

LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83 ALLEGATO D 14
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MOLISE
A14
A16
A2
Campobasso
NAPOLI
(NEAPEL)
Torre del Greco
Torre Annunziata
Castellammare

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 15
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CAMPANIA
Napoli
Caserta
Salerno
Torre del Greco
Torre Annunziata
Castellammare
A2
A3
A16
A30

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 16
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : PUGLIA
A 14
A 16
Bari
Brindisi

LEGGE 531/82 D M 20-7-83 ALLEGATO D 18
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CALABRIA
Cosenza
A3
106
534
283
280
182
585
481
18

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SICILIA
Catania
Siracusa
Enna
Caltanissetta
Gela
Palermo
Agrigento
Trapani

LEGGE 531/62 D.M. 20-7-83 ALLEGATO D 20
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA
Sassari
Nuoro
Oristano
Cagliari

DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

PIANO DECENNALE
DELLA VIABILITA'
DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

POLI INSEDIATIVI

Legenda

1 cm = 250'000 unita'

Allegato : E

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : PIEMONTE
Novara
Alessandria
Asti
Cuneo
A 4
A 5
A 6
A 8
A 21
A 26

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
TORINO
A 5
A 4
A 21
26
26d
27
142
143
338
419
31 bis

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E3
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LOMBARDIA
Sondrio
Varese
Como
Bergamo
Brescia
Milano
Cremona
Mantova
VERONA
A 4
A 1
A 21
A 22
A 26
A 7

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E4₁
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VICENZA
VERONA
BRESCIA
A 22
A 27
A 28
A 4

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E4
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
A 22
A 4
A 27
A 28
VICENZA
VERONA
BRESCIA

ALLEGATO E5
LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Padova
Rovigo
A 22
A 27
A 28
A 4
A 13
A 31
FERRARA
BOLZANO

LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
ALLEGATO E6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI -VEN. GIULIA
Udine
Gorizia
Pordenone
BOLZANO
A 23
A 28
A 27
A 4

LEGGE 531/82 D M 20 7 83
ALLEGATO E7
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LIGURIA
La Spezia
Imperia
Savona
Cremona
Piacenza
Pavia
A 1
A 6
A 7
A 10
A 12
A 15
A 21
A 26

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO E3
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: EMILIA ROMAGNA
Ravenna
Piacenza
GENOVA
A1
A13
A14
A15
A21
A22
E45

ALLEGATO E10
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
A 1
E 45
A 12
A 24
ROMA
Perugia
Terni

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E11
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MARCHE
Pesaro
Ancona
Rimini
Pratomagno
A 14
A 1
E 45

ALLEGATO E12
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : LAZIO
A 1
A 12
A 24
A 25
A 2
E 45
Roma
Rieti
Civitavecchia
Lido di Ostia

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Teramo
Chieti
A 14
A 24
A 25
A 1
A 2

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
ALLEGATO E14
Regione: MOLISE

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E15
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CAMPANIA

ALLEGATO E16
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione PUGLIA
A 14
A 16
Bari

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO E17
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: BASILICATA
B A S I L I C A T A
Potenza
Matera
BARI
TARANTO
SALERNO
A 3
A 14
A 16

A3
106
18
534
481
585
280
112
183
184
114
LEGGE 531/82 D M 20-7-83
ALLEGATO E18
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : CALABRIA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83 ALLEGATO E19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione SICILIA
Palermo
Trapani
Agrigento
Enna
Ragusa
Siracusa
A 20
A 19
A 18
A 29

ALLEGATO E20
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA
Sassari
Nuoro
Oristano
Cagliari

DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE TECNICA ISPETTIVA
STRADE ED AUTOSTRADE STATALI

PIANO DECENNALE DELLA VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

IMPORT - EXPORT

Legenda

Allegato : F

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PIEMONTE
MILANO
Novara
Vercelli
Alessandria
Asti
Torino
Cuneo
A 8
A 4
A 26
A 21
A 5
A 6

LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
ALLEGATO F2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
TORINO
A 5
A 4
A 21
26
27
28
26d
419
338
142
143
31 bis

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F3
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LOMBARDIA
Sondrio
Varese
Como
Bergamo
Milano
Brescia
VERONA
Pavia
Cremona
Mantova
A 4
A 1
A 21
A 22
A 26

ALLEGATO F4 1
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VICENZA
VERONA
BRESCIA
A 22
A 4
A 27
A 28

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
ALLEGATO F4₂
A22
A27
A28
A4
Bolzano
Trento
VERONA
BRESCIA

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F5
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Treviso
Venezia
Padova
Verona
Rovigo
FERRARA
A 4
A 27
A 28
A 13
A 31
A 22

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI-VEN. GIULIA
BOLZANO
VICENZA
VERONA
Udine
Gorizia
Pordenone
Trieste
A 4
A 23
A 28
A 27

LEGGE 531/82 D M 20 7 83
ALLEGATO F7
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: LIGURIA
Genova
Savona
Imperia
La Spezia
A 21
A 26
A 12
A 10
A 15
A 7
A 6
A 1

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F8
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione EMILIA ROMAGNA
Ravenna
Ferrara
Forlì
Bologna
Modena
Reggio E.
Parma
Piacenza
GENOVA

Massa
Pistoia
Prato
Lucca
Firenze
Viareggio
Livorno
Arezzo
Siena
Grosseto
Isola d' Elba
A 1
A 11
A 12
E 45
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TOSCANA
ALLEGATO F9

ALLEGATO F10
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
Perugia
Terni
Siena
A1
E45
A24
A12

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F11
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : MARCHE
Rimini
Pesaro
Ancona
Macerata
Ascoli P.
A 14
A 1
E 45

ALLEGATO F12
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : LAZIO
Viterbo
Rieti
Roma
Latina
Frosinone
A1
A12
A24
A25
A2
E45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Chieti
Teramo
Aquila
Roma
A14
A25
A24
A2
A1

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F14
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MOLISE
A14
A16
A2
Campobasso
Isernia
NAPOLI

ALLEGATO F15
LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CAMPANIA
Napoli
Caserta
Benevento
Salerno
Torre del Greco
Torre Annunziata
Castellammare
A2
A3
A16
A30

ALLEGATO F16
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PUGLIA
A14
A16
Bari
Taranto
Brindisi
Lecce

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F17
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: BASILICATA
BARI
TARANTO
Matera
Potenza
SALERNO
A 14
A 16
A 3
B A S I L I C A T A

LEGGE 531/82 D M 20-7-83
ALLEGATO F18
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : CALABRIA
A3
Cosenza
Reggio C.
585
534
481
108
106
18
280
179a
19b
281
112
184
183
114

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO F19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione SICILIA
Messina
Catania
Siracusa
Ragusa
Enna
Caltanissetta
Gela
Agrigento
Palermo
Trapani
A 18
A 19
A 20
A 29

Sassari
Nuoro
Oristano
Cagliari
597
131
130
LEGGE 531/82 D.M. 20.7.83
ALLEGATO F20
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA

PIANO DECENNALE DELLA VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE

LEGGE 12 agosto 1982 n° 531

TURISMO

Legenda

Allegato : G

LEGGE 531/83 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G1
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PIEMONTE
Torino
Cuneo
Asti
Alessandria
Novara
A4
A5
A6
A8
A21
A26

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G2
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VALLE D'AOSTA
Aosta
TORINO
A 4
A 21
31 bis
142
419
338
143
26
27

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G3
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione LOMBARDIA
Sondrio
Bergamo
Brescia
Mantova
Cremona
Milano
Pavia
Como
Varese

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G4₁
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VICENZA
VERONA
BRESCIA
Mestre
A22
A4
A27
A28

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G4₂
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: TRENTINO - A. ADIGE
Bolzano
Trento
VERONA
VICENZA
BRESCIA
A 22
A 4
A 27
A 28

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G5
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: VENETO
Belluno
Treviso
Venezia
Mestre
Vicenza
Padova
Verona
Rovigo
FERRARA
A 4
A 27
A 28
A 13
A 31
A 22

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G6
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: FRIULI-VEN. GIULIA
Trieste
Gorizia
Udine
Pordenone
BOLZANO
A 23
A 28
A 27
A 4

LEGGE 531/82 D M 20 7 83
ALLEGATO G7
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : LIGURIA
Genova
Savona
Imperia
La Spezia

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G8
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: EMILIA ROMAGNA
Piacenza
Parma
Reggio E.
Modena
Bologna
Ferrara
Ravenna
Forlì
Rimini
Pesaro
GENOVA (GENUA)

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G 10
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: UMBRIA
Perugia
Terni
Siena
ROMA
E 45
A 1
A 12
A 24

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G11
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : MARCHE
Pesaro
Ancona
Macerata
Ascoli P.
A 14
A 1
E 45

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G12
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : LAZIO
Viterbo
Rieti
Roma
Latina
Frosinone
A 1
A 12
A 24
A 25
A 2
E 45

LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
ALLEGATO G13
RETE VIABILITA GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: ABRUZZI
Pescara
Teramo
L'Aquila
Monti Sibillini
A 24
A 25
A 14
A 1
A 2
ROMA
16
17
80
83

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G14
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: MOLISE
A14
A16
A2
Campobasso
Isernia
NAPOLI
(NEAPEL)
Torre del Greco
Torre Annunziata
Castellammare

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G15
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: CAMPANIA
Napoli
Caserta
Salerno
Torre del Greco
A2
A3
A16
A30

ALLEGATO G16
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: PUGLIA
A14
A16
Bari
Taranto
Brindisi
Lecce

LEGGE 531/82 D. M. 20-7-83
ALLEGATO G17
RETE VIABILITÀ GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: BASILICATA
BARI
Matera
Potenza
TARANTO
SALERNO
A 14
A 16
A 3
Molfetta
Andria
Cerignola
Castellammare di Stabia
Torre Annunziata
Torre del Greco
B A S I L I C A T A

ALLEGATO G18
LEGGE 531/82 D M 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione : CALABRIA
Cosenza
Reggio C.
A3
18
106
534
585
481
19b
179d
280
281
112
184
114

LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
ALLEGATO G19
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SICILIA
Messina
Catania
Siracusa
Ragusa
Gela
Enna
Caltanissetta
Agrigento
Palermo
Trapani
A18
A19
A20
A29

Sassari
Nuoro
Oristano
Cagliari
LEGGE 531/82 D.M. 20-7-83
RETE VIABILITA' GRANDE COMUNICAZIONE
Regione: SARDEGNA
ALLEGATO G 20

87A7915